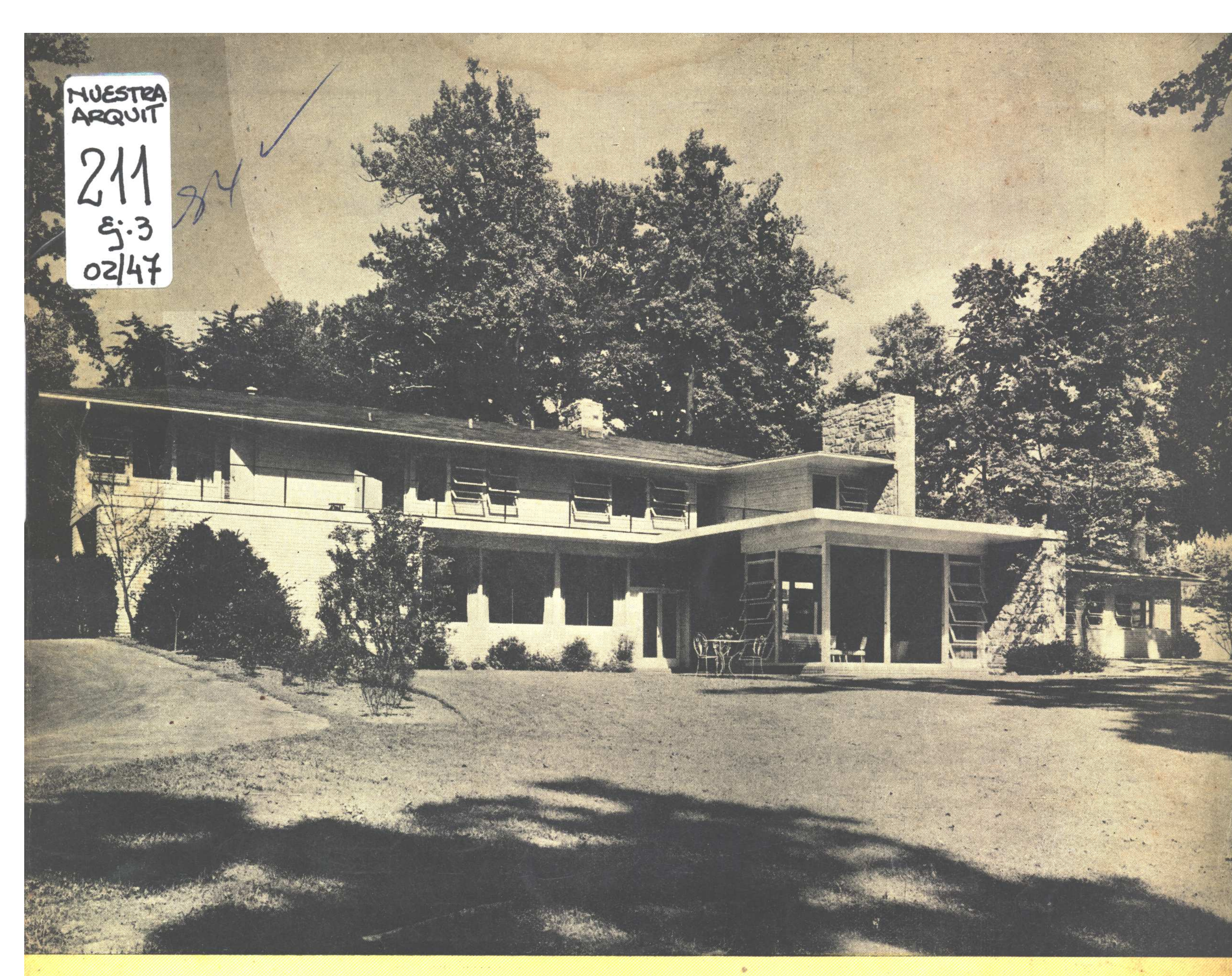


CASA EN LOS ESTADOS UNIDOS

2
Bs. Aires, Febrero 1947

NUESTRA ARQUITECTURA

Correo Argentino Casa Central
FRANQUEO PAGADO CONCESION Nº 291
TARIFA REDUCIDA CONCESION Nº 1089

PARA SUS PLANES

DEL FUTURO...

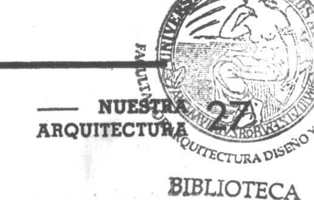
ESPECIFIQUE HELADERAS ELECTRICAS

Cuando usted proyecte los edificios del futuro incluyendo todos los adelantos que los tiempos modernos exigen, no olvide especificar: *"Heladeras Eléctricas General Electric"*. Los nuevos modelos, reúnen todos los maravillosos adelantos técnicos producto de las investigaciones de la General Electric durante estos últimos años de intensa labor. *Siempre se felicitará de haberlas preferido.*

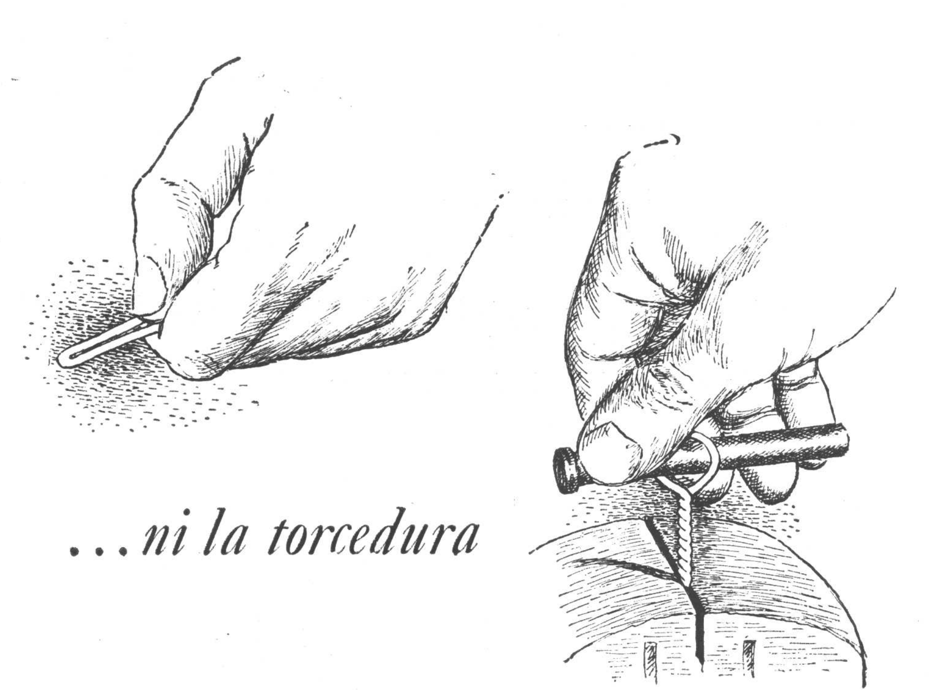


Tucumán 117
Buenos Aires

Corrientes 732
Rosario



Ni la dobladura



. . . ni la torcedura

dañan el revestimiento del
Alambre BETHLEHEM "Bethanized"

El alambre "Bethanized" puede torcerse en cualquier forma imaginable, o doblarse hasta 180 grados, o estirarse hasta calibre delgadísimo, sin el menor daño al revestimiento de zinc.

El alambre "Bethanized" debe su notable habilidad para resistir el manejo más pesado de fabricación, a la ductilidad del revestimiento de zinc. Dicho revestimiento es tan dúctil y tan perfectamente ligado al acero, que para toda aplicación práctica puede considerarse como parte integral del alambre.

El revestimiento "Bethanized" consiste de zinc 99.9 por ciento puro. Este detalle, y el hecho de que el revestimiento es perfectamente uniforme, tanto alrededor como a lo largo del alambre, en toda la superficie, hace que el alambre "Bethanized" sea sumamente resistente a la corrosión. Y, mediante revestimientos más gruesos es posible obtener aún mayor resistencia contra la corrosión. Cuando las condiciones lo requieren, se puede aplicar un revestimiento por el procedimiento "Bethanized" de dos o tres veces el espesor del revestimiento convencional Tipo 3.

Comuníquese con el representante de la Bethlehem más cercano a su localidad; él le podrá indicar la manera efectiva en que el alambre "Bethanized" y los otros productos de acero Bethlehem pueden contribuir al éxito de su negocio.

La gran fábrica de la Bethlehem en Sparrows Point es la única productora de acero en los EE. UU. situada junto a un puerto de mar. Los cargamentos de exportación van directamente de la fábrica al buque, lo cual reduce al mínimo la posibilidad de averías debidas a la manipulación adicional.



Bethlehem Steel Export Corporation

25 Broadway, Nueva York, N. Y., E. U. A. Dirección cablegráfica: "BETHLEHEM, NEWYORK"

Oficina para la transmisión de pedidos:
Edificio Banco de Boston, Buenos Aires

54

NOTICIAS

BIRKENHEAD: UN NUEVO PLAN PARA EL DESARROLLO DE ESTA IMPORTANTE CIUDAD BRITANICA

Son Autores del Proyecto Sir Charles Reilly y N. J. Aslan

Se exhibe en la Galería de Arte Williamson, de Birkenhead, un proyecto para el mejoramiento y desarrollo de esta importante ciudad situada sobre el río Mersey y frente al puerto de Liverpool. Son autores del mismo el profesor Sir Charles Reilly y N. J. Aslan, quienes lo dieron a publicidad en 1945, como aporte a la planificación racional de la población que, desde hace cien años, ha venido desarrollándose sin ajustarse a un plan definido, ni contemplar las necesidades modernas de las industrias.

Birkenhead contiene marcados contrastes. Los barrios industriales están hacie el norte y el noreste con sus diques y astilleros; hacia el oeste y el sudoeste se encuentran los barrios residenciales. Entre los dos extremos se halla el núcleo de la población, de características muy dispares que desarrolla sus actividades en medio de una inevitable congestión, especialmente en las vías adyacentes o que convergen a los distritos industriales. El nuevo plan toma en cuenta dos aspectos principales: Birkenhead como unidad independiente y bien balanceada, y Birkenhead como componente importante de la región del Mersey y el centro más activo de Wirral.

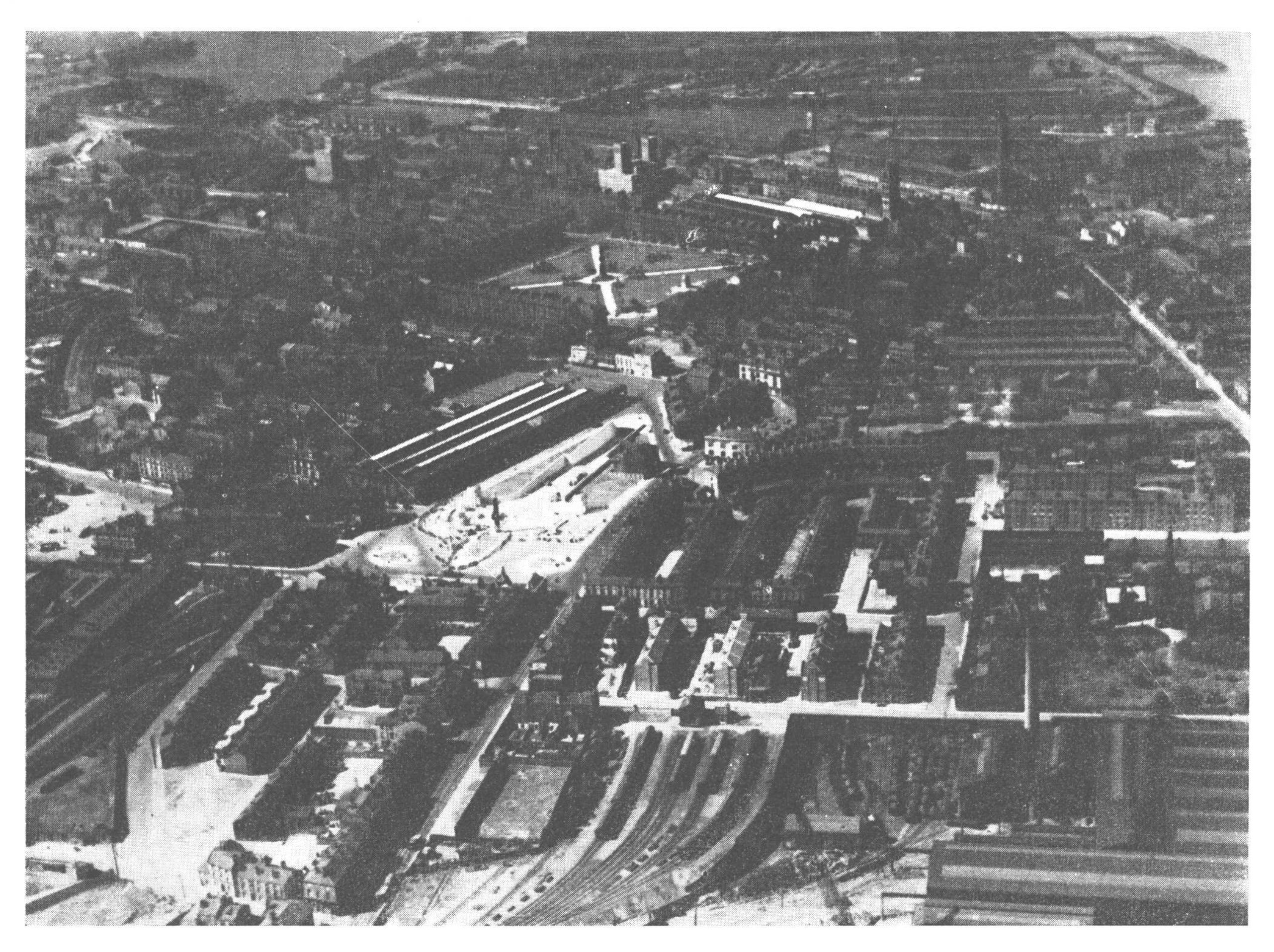
Viviendas

La mayoría de las viviendas ubicadas en la parte oriental y las del noreste de la ciudad, es decir las situadas cerca de los centros industrial y comercial, hace ya largo tiempo que dejaron de ser útiles en el concepto moderno de la habitabilidad, y constituyen un conglomerado de casas anticuadas que se apeñuscan en un área reducida. En esta sección se propone la reconstrucción total en manzanas divididas por amplias avenidas.

El proyecto sugiere que tan pronto como esté lista una manzana de casas, la población de una de las manzanas actuales sea trasladada en masa a la primera, iniciándose inmediatamente la reconstrucción de aquella que ha quedado libre de habitantes. De esta manera no se disgregarían las comunidades existentes, ni perderían el contacto entre ellas que representara un trastorno para las relaciones sociales. El objeto que se busca es evitar, en lo posible, el aislamiento y mantener el espíritu de amistad entre los habitantes.

Se proyecta, asimismo, construir barrios que como el de Woodchurch, absorberían los excedentes de las zonas congestionadas que en algunos casos

(Continúa en la pág. 36).



Una vista aérea de Birkenhead.



LA FERIA DE INDUSTRIAS BRITANICAS

LONDRES Y BIRMINGHAM, DEL 5 AL 16 DE MAYO DE 1947

Esta será su primera oportunidad en siete años para ver a sus antiguos proveedores en Gran Bretaña y para conocer a nuevos fabricantes.

Se invitan a compradores en el exterior a visitar a Gran Bretaña para la Feria de Industrias Británicas de 1947. Asi podrán establecer contacto personal con los fabricantes de la enorme diversidad de mercaderías británicas que serán exhibidas en las dos secciones de la Feria en Londres (Industrias Ligeras) y Birmingham (Ferretería y Maquinaria). La manera hábil de disponer las muestras ayudará a los compradores a seleccionar los productos de fabricantes competidores con un minimo de tiempo, molestia y gastos. Como solo se permite al mismo fabricante o el agente exclusivo de ventas participar en la Feria, será factible conversar sobre las disposiciones especiales que exigen mercados determinados y convenir de común acuerdo los precios y condiciones directamente con el fabricante.

★ *Para mayores detalles de la Feria de 1947, se ruega dirigirse al Agregado Comercial o Consul Británico.*

¿MERCADERIAS DE CALIDAD?
Gran Bretaña se las proveerá!!



PERSIANAS
CORTINAS DE MADERA DE ENROLLAR
PERSIANAS AMERICANAS AIRFLO DE MADERA Y DE ACERO
CELOSIAS MIXTAS Y DE MADERA DURA BURDIN ZUR
IRIARTE
HNOS
Y CIA
U. T. 21 BARRACAS 0251 Y 1697
AV. MONTES DE OCA 1461 BS. AIRES

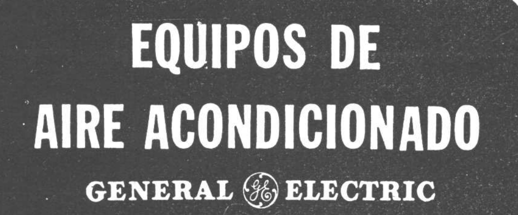
Aire Acondicionado

La Temperatura ambiente en los edificios es un problema esencial para el profesional y el propietario. Todos buscan que, especialmente en los meses de verano, los interiores sean secos, frescos y agradables.

De todas esas ventajas se podrá disfrutar muy pronto en cualquier ambiente, mediante los modernos equipos familiares de Aire Acondicionado GENERAL ELECTRIC.

Basta conectar el equipo de Aire Acondicionado GENERAL ELECTRIC, para disfrutar inmediatamente de una temperatura agradable, en un ambiente permanentemente ventilado por la constante circulación de aire fresco, seco y puro.

Ponemos también al servicio de los profesionales la vasta experiencia y la capacidad técnica de GENERAL ELECTRIC en Instalaciones Centrales de Aire Acondicionado.



Un producto de General Electric Co. U. S. A.

GENERAL ELECTRIC
SOCIEDAD ANONIMA

Tucumán 117
Buenos Aires

Corrientes 732
Rosario

NOTICIAS

BIRKENHEAD: UN NUEVO PLAN...

(Viene de la pág. 30).

llega a la proporción de más de 200 personas por acre (4047 metros cuadrados). Para la nueva densidad que se piensa establecer —cien personas por acre— se propone para ciertos distritos la construcción de casas de tres pisos, con sus correspondientes jardines y buena luz y ventilación. Como solución para el descongestionamiento de los barrios cercanos a los centros fabriles, se ofrece la planificación exágona con centros comunales y espacios abiertos.

Industria

La economía de Birkenhead depende en gran parte de sus diques y astilleros y por eso fluctúa de acuerdo a las oscilaciones de estas actividades. En los diez años que precedieron a la última guerra, la desocupación acusó allí el porcentaje más alto de los registrados en las diferentes zonas del país. De ahí surge la necesidad de diversificar la producción para evitar las crisis que se originan al paralizarse las industrias básicas. El plan antedicho sugiere que se fomente la instalación de nuevas industrias, ofreciéndose a tal efecto los terrenos y facilidades correspondientes.

Centros Cívico y Comercial

El distrito de los negocios se encuentra en posición estratégica con respecto a los barrios industrial y residencial. También está bien ubicado el Centro Cívico, el que permanecerá en donde se encuentra, pero se le ampliará y dará mayores comodidades. No ocurre lo mismo con el barrio de las tiendas. Estos negocios ubicados en su mayoría en Grange Road, sufren las consecuencias de su proximidad a Liverpool.

Una ciudad de la importancia de Birkenhead merece un barrio comercial de categoría. El nuevo plan se lo proporciona y le ofrece también lugares de esparcimiento para que el centro atraiga no sólo a los habitantes de la ciudad, sino también a los que residen en las inmediaciones.

Para ello propone la construcción de un terminal de ómnibus de los servicios de larga distancia sobre Grange Road y el mejoramiento de la perspectiva general de la arteria, de manera que los viajeros que procedan de los distritos suburbanos se sientan inmediatamente atraídos por los negocios locales y hagan sus inversiones en Birkenhead.

Por lo demás, esta ciudad siempre ha tenido el problema de la congestión del tránsito callejero debido, más que nada, a la disposición incorrecta de sus arterias. El proyecto de referencia ofrece soluciones acertadas a este estado de cosas con la corrección en el trazado de algunas vías de comunicación

(Continúa en la pág. 42).

NOTICIAS

BIRKENHEAD: UN NUEVO PLAN...

(Viene de la pág. 36).

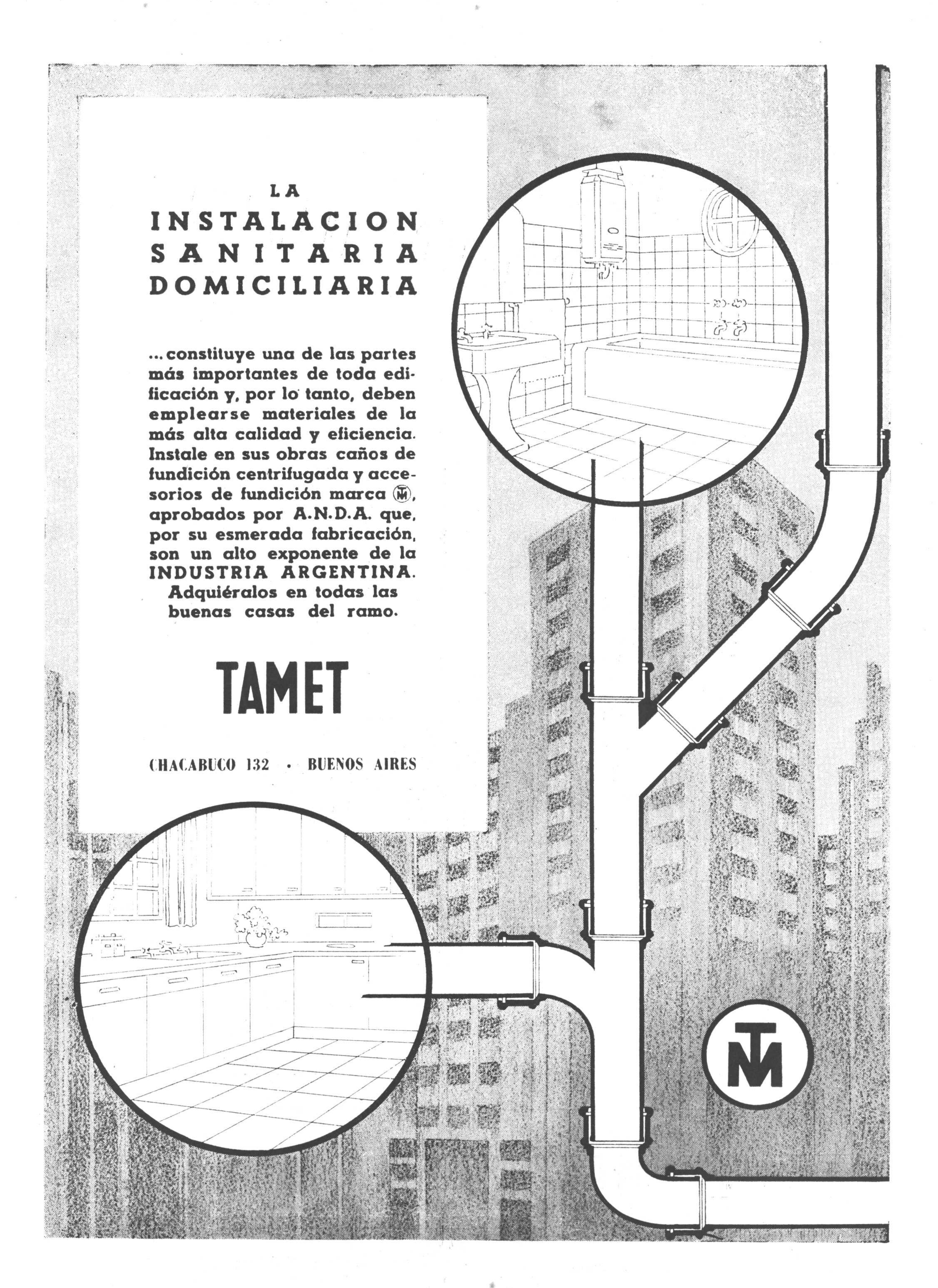
y la desviación del tránsito pesado —que hoy es común verlo en el centro de la ciudad— hacia calles apartadas.

Espacios abiertos

Birkenhead posee grandes espacios abiertos, en proporción mayor que los que tienen otros centros de población de Gran Bretaña de su misma categoría, pero ellos no están bien distribuídos. Para remediar este inconveniente, el proyecto sugiere la creación de otros espacios abiertos en forma de jardines, pero que concuerdan en lo posible con las características de las inmediaciones.

El plan Reilly-Aslan propone la construcción de un paseo costanero para que el pueblo de Birkenhead pueda volver a disfrutar de las delicias de su querido Mersey. Asimismo sugiere la erección de un gran palacio de cristal con restaurante y salón de baile y lo suficientemente alto para que se pueda ver desde el desembarcadero de Liverpool. Este centro de diversiones serviría de incentivo pa-

(Sigue en la pág. 47, 2ª parte)


LA
INSTALACION
SANITARIA
DOMICILIARIA
...constituye una de las partes más importantes de toda edificación y, por lo tanto, deben emplearse materiales de la más alta calidad y eficiencia. Instale en sus obras caños de fundición centrifugada y accesorios de fundición marca ⓉⓂ, aprobados por A.N.D.A. que, por su esmerada fabricación, son un alto exponente de la INDUSTRIA ARGENTINA. Adquiéralos en todas las buenas casas del ramo.
TAMET
CHACABUCO 132 · BUENOS AIRES

NUESTRA ARQUITECTURA

DIRECTOR: W. HYLTON SCOTT

2

Febrero 1947

SUMARIO

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual Nº 201.253

TARIFAS: Suscripción anual, en la Argentina $ 18.00; en el exterior $ 25.00. Números sueltos, en la Argentina $ 2.00; en el extranjero $ 2.50. — Números atrasados $ 3.00.

Editada por

EDITORIAL CONTEMPORA S. R. L.

Capital: $ 51.000.00

SARMIENTO 643, BUENOS AIRES

TELEF.: 31 RETIRO 2574 Y 1893

CASA CERCA DE NUEVA YORK, PROPIEDAD DE JACQUES MAKOWSKY

EDWARD D. STONE, ARQ. — REESE, KNOWLTON, STEWART Y HOLZINGER, ARQS. ASOCIADOS

Comentarios de P. K. Thomajan.

Esta casa ha sido construída para el señor Jacques Makowsky, empresario de artes gráficas, que habiendo iniciado su industria en Moscow, debió seguirla después en París y finalmente en Nueva York. La casa ha sido concebida y diseñana por el arquitecto Edward D. Stone, uno de los más destacados profesionales de los Estados Unidos.

El terreno, de gran amplitud, tiene cerca de 20.000 metros cuadrados de superficie y está ubicado en King's Point, Long Island, dando frente a la bahía, estando a una distancia de 45 minutos de la ciudad de Nueva York. Mide aproximadamente 60 metros de ancho por 300 de largo y estaba cubierto de un espeso bosque. La casa ha sido ubicada más o menos en su centro y como los grandes árboles han sido conservados cuidadosamente, ellos son como mudos y gigantes centinelas que vigilan el paso de los visitantes hasta que llegan a la entrada del edificio, que se integra en una unidad total con el hermoso paisaje que lo circunda.

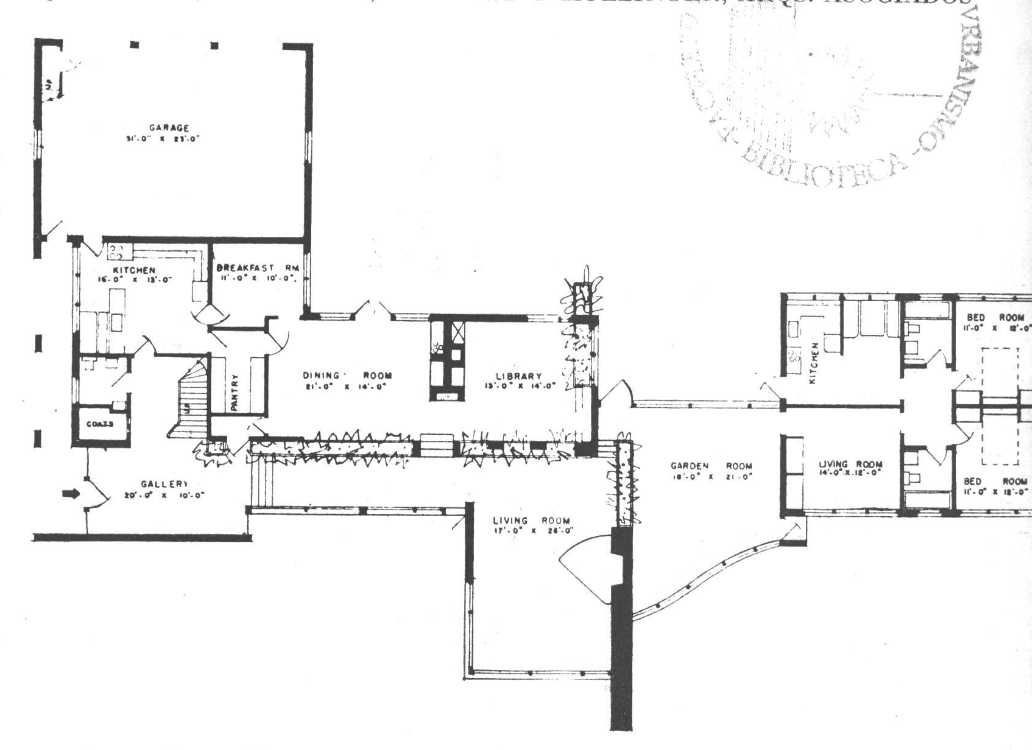
Al entrar en la casa, lo primero que se ofrece a la vista es el largo corredor que atraviesa el interior, y que lleva a todo lo largo una hermosa y alegre franja verde de plantas vivaces. Un gran espejo refleja, a la entrada, todas las imágenes y luego de descender unos escalones, uno se interna en el corredor que es todo aberturas hacia la derecha y todo verdura hacia el otro costado.

Marchando a través de la vivienda se advierte la ausencia de puertas, pues una habitación se desliza virtualmente en la siguiente, pero tienen asegurada la independencia recíproca, merced a la disposición relativa de cada una de ellas. El tratamiento flúido del interior que ha utilizado el arquitecto y la construcción transparente, son notables contribuciones al carácter más aereo de la vivienda, ejemplo que ilustra como pueden contemplarse las necesidades funcionales por una eliminación de materiales.

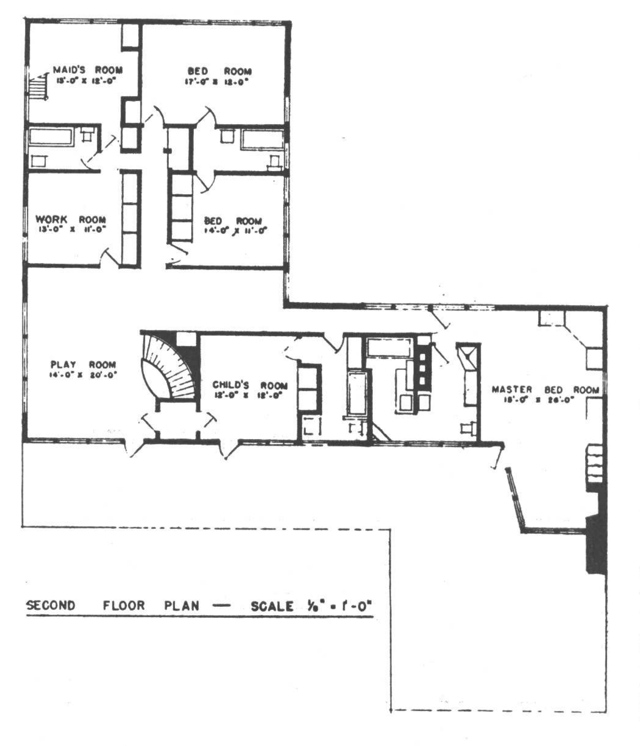
La serie de columnas revestidas que bordean el corredor ofrece una vista clásica. Es uno de los raros encantos de esta casa que se tiene sensación de intimidad cuando hay pocas personas y, cuando la necesidad se presenta, puede reunirse agradablemente a muchos sin que haya sensación de amontonamiento. Agregada a esta flexibilidad del espacio, la diferencia de niveles presta a los interiores otro de sus rasgos esenciales.

Proyectada con rara continuidad rítmica, la casa ofrece a cada paso aspectos que son verdaderos cuadros. Una de las ideas originales es la maciza pared de piedra que cubre todo un costado del living. room.

Fotos de F. S. Lincoln.



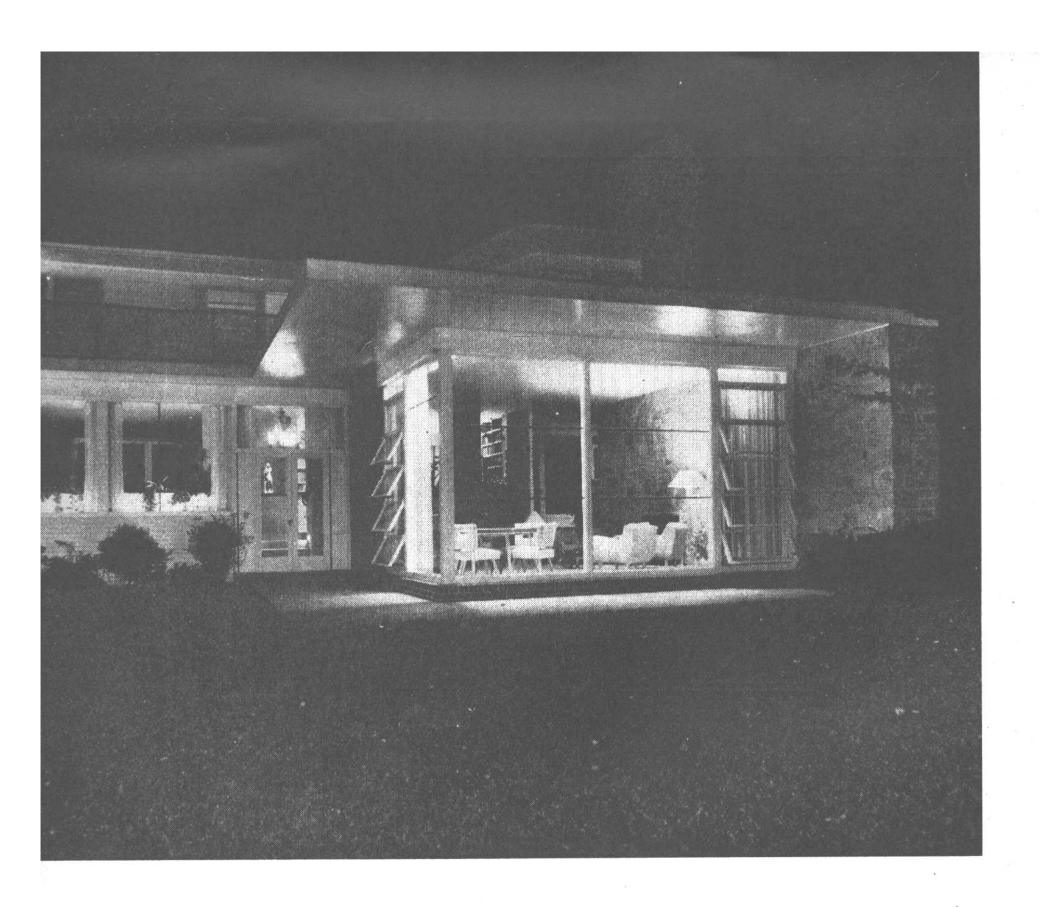
Kitchen, Cocina — Breakfast Rm, Cuarto de desayuno — Gallery, Vestíbulo — Dining-room, Comedor — Library, Biblioteca — Garden room, Jardín de invierno — Bed-room, Dormitorio.



Maid's room, Cuarto de servicio — Bed-room, Dormitorio — Work room, Lavadero — Play room, Cuarto de juegos — Child's room, Cuarto de los niños — Master bed-room, Dormitorio de los padres.

P. K. Thomajan, el autor de estos comentarios es colaborador de "The Artist" de Londres, de "Graphis" de Suiza y de "Art Directors Annual" de Estados Unidos.

El Sr. Jacques Makowsky, propietario de esta casa, nació en Moscú, Rusia, y es hijo de uno de los notables impresores de su país. Fué el impresor de libros famosos destinados a los zares y a los museos. Confiscada la fábrica en 1918 por los comunistas, emigró a París, convirtiéndose en un famoso impresor entre 1920 y 1940. En 1940, por causa de la ocupación de Francia, tuvo que emigrar a los Estados Unidos, habiendo fundado una organización de impresiones para el mercado de lujo, que no tiene paralelo.



Ella forma un marco perfecto para la chimenea y le presta el ambiente que realza su significado en el hogar. Las piedras fueron recogidas una a una por el propietario para asegurar a este muro, que es como un gigantesco mosaico, una armoniosa combinación de matices y granos. Se ha procurado con arte buscar una compensación a esta pared maciza y sólida, disponiendo que otros dos de los muros de la habitación estén casi completamente construídos con Thermopane (vidrio doble con aislación).
No se ha desechado, tampoco, el incorporar elementos que pudieran ser fuentes de comodidad y confort. Uno de los más ingeniosos, es una serie de paneles de ventana en el dormitorio principal, operados mediante un motor y que pueden ser abiertos y cerrados apretando un botón que está al lado de la cama.
Todas las llaves de luz que usualmente suenan como castañuelas, son agradablemente silenciosas. Otro dispositivo novedoso, instalado en la biblioteca, permite, mediante el toque de distintos botones, levantar y bajar unos paneles que presentan una sucesión de muestras de los inigualables trabajos de impresión del dueño de casa, realizados en Moscow, París, y Nueva York: 1) un poema de Pushkin con ilustraciones en color, oro y plata; 2) el "Libro de Oro de Francia" ejecutado por orden del gobierno francés en ocasión de la Feria Universal de Nueva York; la impresión en 10 y 11 colores de mapas geográficos con pequeñas figuras en papeles metálicos; 3) un gran mapa de los Estados Unidos, hecho de 48 clases de papeles exóticos proyectados e impresos en los Estados Unidos, para la envoltura de los productos de los más famosos perfumistas. Finalmente el último panel, en blanco, sirve como pantalla para proyectar películas de 0,016.
El moblaje es de una tendencia moderna de tono menor, y está constituído principalmente de piezas de stock elegidas en negocios que venden mercadería de calidad. Entremezclados con ellos hay algunos muebles antiguos: mesas rococó, candelabros barrocos y otros semejantes.
La casa, con toda su belleza, es decididamente práctica —sitio ideal para los chicos— y en ella pueden sentirse libres para jugar. No hay piezas frágiles de coleccionista que los tengan en perpetuo temor de dañarlas y hay pocas superficies pulidas que puedan rayarse estando todos los interiores proyectados con una simplicidad compacta y todos los dispositivos incluídos para brindar comodidad, han sido incorporados al edificio, de manera que quedan totalmente disimulados.
El cuarto de desayuno, donde la familia se reúne por primera vez en el día, es un agra-

ARRIBA, el living-room visto de noche desde afuera. — **ABAJO**, el corredor, vista nocturna. Nótese cómo la iluminación, establecida a bajo nivel, crea un ambiente particularmente atrayente.



ARRIBA, el vestíbulo y el corredor contiguo. — ABAJO, otra vista del corredor.

dable rincón que mira hacia afuera sobre un jardín lleno de flores. Las paredes están terminadas con madera de ciprés que tiene tan agradable veta y grano. La mesa, con tapa de vidrio muy fácil de limpiar, está rodeada por confortables sillones de madera de ciprés. La iluminación artificial está a cargo de un sencillo globo traslúcido.

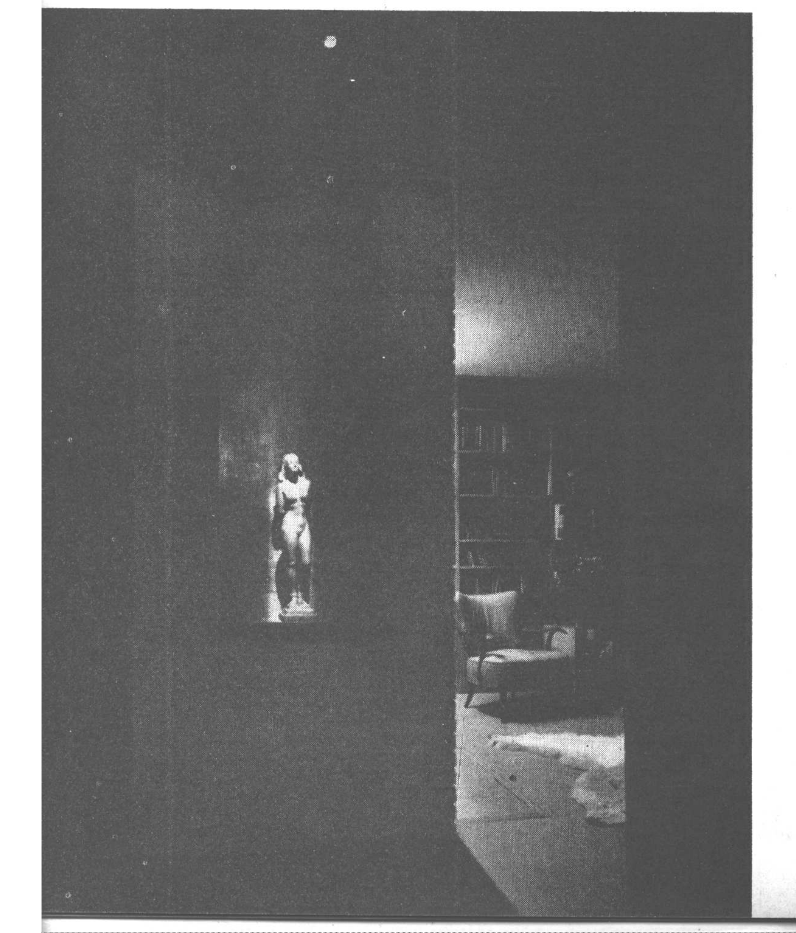
Vecino al rincón de desayuno está el comedor, que tiene de un lado el jardín y del otro la hilera de plantas que bordean el corredor. Desde este nivel elevado hay una hermosa vista de la bahía a través de las ventanas del hall. Una chimenea para asados, flanqueada por una fila de discos eléctricos, ha sido construído con fondo de ladrillos en el comedor. Sobre el mismo cuerpo de la chimenea, un nicho, recubierto de hojas de oro —transición entre la biblioteca y la sala de comer— contiene una estatua de bronce verde, obra de Monroe, representando el delgado cuerpo de una muchacha, iluminado por un suave rayo de luz.

La biblioteca es un amable rincón propicio al trabajo silencioso y agradable. Hay sillones espaciosos con libros al alcance de la mano. Detrás del escritorio de forma de riñón, hay una cantidad de plantas vivaces que se extienden a través de la ventana hacia el exterior. Hacia la izquierda, en la pared de ladrillos blanqueados, hay una caverna semi-circular que forma un hornillo





ARRIBA, A LA IZQUIERDA, el corredor. — A LA DERECHA, un detalle de los arriates con plantas en el corredor. — ABAJO, entre el comedor y la biblioteca, hay una estatua de Monroe iluminada.



ruso. Cerca de él está el dispositivo con los paneles mostrando los trabajos gráficos del dueño de casa. A través de las columnas de la galería se tiene una vista sobre el living room y también sobre el mar.

El bar-jardín de invierno que está contiguo a la biblioteca, tiene un carácter muy abierto. Sus muebles tapizados en géneros de alegres colores, el bar de roble, así como los taburetes y el muro posterior de piedras, combinan para integrar un conjunto vivo y luminoso. En el techo, un gran disco de cristal difunde suavemente la luz. Un recurso hábilmente empleado es el de las plantas que, plantadas en tinas, han sido colocadas en huecos especialmente hechos en el piso y cubiertos de una capa de musgo.

Saliendo del jardín de invierno-bar, se encuentra el anexo, cuya estructura armoniza con la del edificio principal. Este anexo contiene un living room, dos dormitorios, cada uno con su baño y una cocina-comedor. El anexo tiene asimismo su entrada privada. La escalera que comunica los dos pisos está terminada con una pequeña puerta, que marca el límite exterior del cuarto de juegos de los niños. Un detalle de vívido interés en este ambiente, que se abre después sobre dos alas, es un fotomural de todo el tamaño de la pared, con la imagen de los cuatro hijos del dueño de casa.

Hay un cuatro de baño privado para cada dormitorio y en ellos se han instalado los equipos más modernos, incluso lámparas

EDWARD D. STONE, ARQ.

Vista del living-room.

El rincón chimenea. — El piso, frente a la misma, está a más bajo nivel que el resto de la habitación.

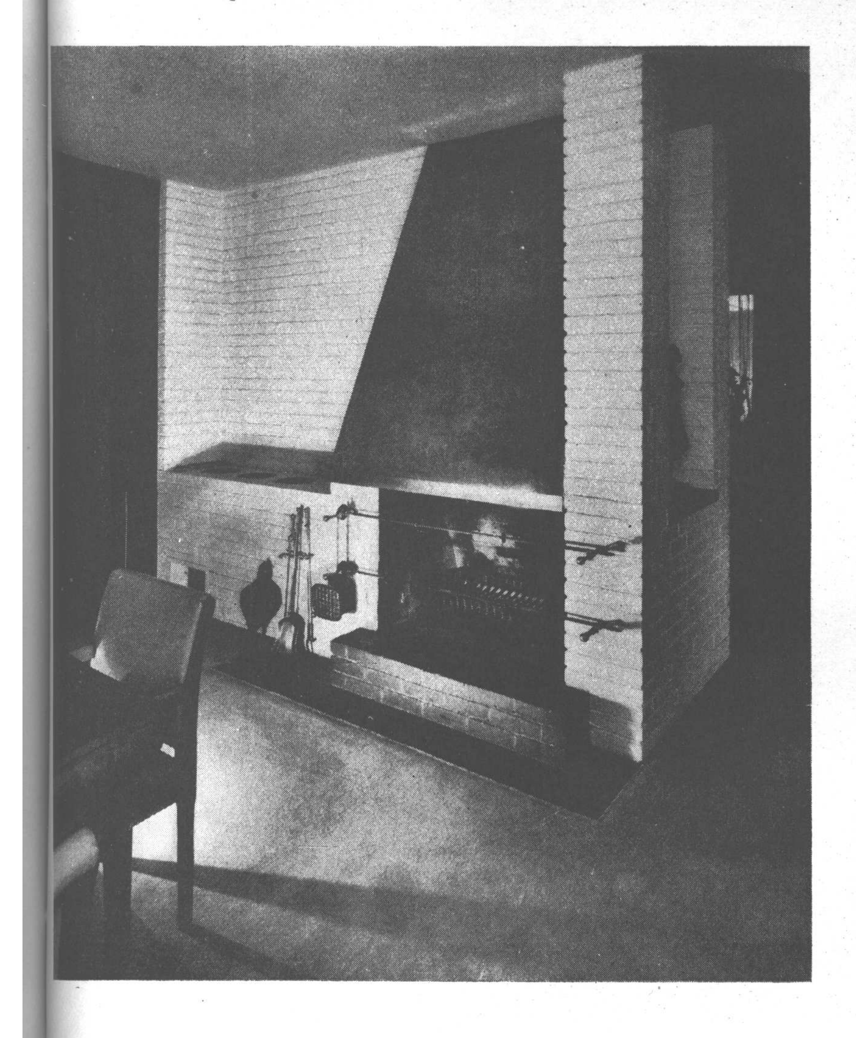
Dos vistas del comedor. — La de arriba es una vista nocturna, y en ella puede apreciarse la iluminación, a través de un orificio dejado en el cielo raso, que envía rayos luminosos sobre la mesa, dejando el resto en una agradable penumbra.

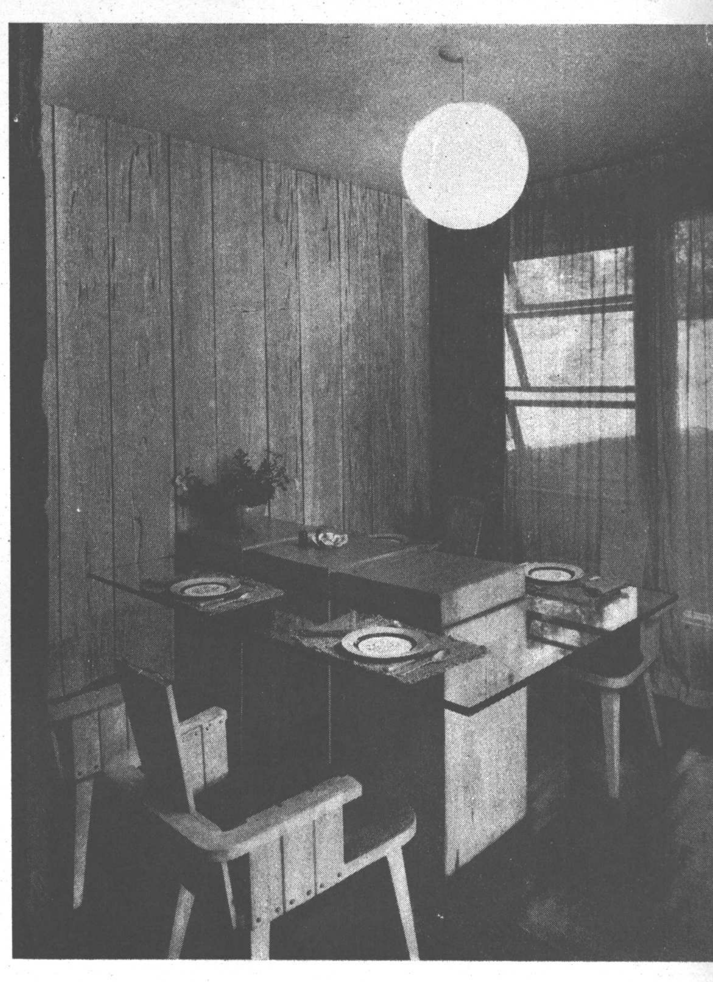
para baños de luz ultra violeta disimuladas en las paredes.

Una amplia galería da frente al océano y sirve a los dos dormitorios ubicados sobre esa ala. La baranda de delgadas varillas metálicas y el olor del aire salino, causan la impresión de que se está a bordo de un transatlántico.

Para la iluminación se ha tenido la competente colaboración de Thomas E. Kelly, destacado ingeniero de la especialidad. El proyecto de iluminación de la planta baja, se ha estudiado en un tono apagado, estableciendo así un contraste dramático con los rasgos de interés más vivo que constituyan focos de atracción para la mirada. Uno de los rasgos notables en esta materia, es la iluminación del corredor, establecida a nivel bajo; efectivamente, las lámparas fluorescentes han sido escondidas bajo el umbral de la ventana, más o menos a 0,90 del piso, y el resultado es muy agradable y sugestivo, como puede apreciarse en una de las fotografías incluídas en esta nota. Otro rasgo delicado es la iluminación del living room. Allí se han colocado lamparillas incandescentes escondi-







ARRIBA A LA IZQUIERDA, parrilla en el comedor. — **ARRIBA A LA DERECHA,** el cuarto de desayuno. — **ABAJO,** la biblioteca; el dispositivo que se ve en el ángulo, permite elevar y bajar, mediante botones eléctricos, paneles que contienen muestras de las impresiones de lujo que realiza el dueño de casa.

das detrás de la parte superior de los marcos de los grandes ventanales de vidrio, de los que cuelgan cortinas de rayón beige. De tal manera los haces de luz, al atravesar el delgado material, dan la ilusión de que son rayos de sol que se filtran. En el comedor, un pequeño orificio en el cielo raso da paso a la luz que proviene de un foco escondido, iluminando sólo la mesa, lo que crea un muy agradable ambiente de intimidad y contraste de luces y sombras que destacan los objetos.

En cuanto a lámparas de mesa y de pie, sólo han sido utilizadas allí donde era indispensable. Los dormitorios reciben luz de artefactos de pared, en forma de tazón; cerca de la cabecera de las camas hay una luz fija para leer, y una pequeña radio embutida, como también un altoparlante que comunica con las otras habitaciones. La iluminación del exterior ha sido estudiada para destacar la silueta del edificio.

Toda la vivienda ha sido proyectada de manera que su conservación y manteniciento sean fáciles; un mayordomo, una mucama, una nurse y un jardinero que dedica parte de su tiempo, son suficientes para que todo marche eficientemente. Los pisos del hall, del corredor, del living room y del jardín de invierno-bar, son de un atractivo ladrillo rojo, que se encera una vez por





El jardín de invierno-bar.

semana. Los bien terminados trabajos de revestimiento de madera —roble en la planta baja y abedul en el piso alto— son muestras del cuidado que se ha puesto en todos los detalles, y sus superficies perfectamente lisas no recogen polvo y sólo necesitan un pulido de tiempo en tiempo. Las ventanas se conservan limpias por mucho tiempo, pues los amplios aleros impiden que la lluvia golpee en los vidrios y los ensucie. Los arriates de plantas necesitan poca atención, pues son regados automáticamente.

Una idea acertada para economizar trabajo es la ubicación del lavadero en el segundo piso, en lugar de ponerlo en un sótano. Una máquina eléctrica de lavar recibe directamente la ropa sucia, y un secador y una plancha terminan la tarea, acomodándose la ropa lista en grandes roperos adyacentes. Por lo demás, en toda la vivienda puede observarse que siempre las cosas que se necesitan están a mano.

El moderno sistema de calefacción funciona a través de pequeños conductos ubicados al pie de los muros. En el invierno, circula aire caliente y en el verano aire frío. Casi todas las habitaciones disfrutan de ventilación cruzada.

El techo de pizarra es decorativo y práctico. La construcción exterior no puede ser más sencilla: la mitad de abajo es de ladrillo blanqueado con juntas horizontales hundidas, mientras que la mitad superior está cubierta con tablones a tingladillo, blanqueados.

En una zona limitada por matas verdes hacia el fondo del edificio, hay un lugar para estacionamiento que enfrenta al garage para tres coches. Dentro del garage, hay grandes roperos de fábrica para almacenar cantidades adicionales de alimentos envasados, y una gran unidad refrigeradora en la cual se almacenan cantidades de carne y alimentos de reserva.

Desde el garage y por una puerta se entra a la cocina, equipada con los elementos más modernos —refrigerador, cocina eléctrica, máquina de lavar platos, piletas de aluminio—. Adyacente a la cocina está la repostería. Hacia la derecha y la izquierda hay puertas que conducen directamente al cuarto de desayuno y al comedor.

A la jardinería se le ha prestado una cuidadosa atención. Para ello los propietarios han contado con la responsable cooperación de Mr. J. J. Levison, uno de los más afamados paisajistas de los Estados Unidos. El terreno, en la vecindad inmediata de la casa, ha sido arreglado en suave pendiente. Se han colocado algunas matas seleccionadas contra las paredes blancas, suavizando su severidad y asegurando interesantes contrastes. La carpeta de césped está interrumpida por algunos árboles pequeños y arbustos, de follajes

CASA DE JACQUES MAKOWSKY

EDWARD D. STONE, ARQ.



contrastados en color. A veinticinco metros de la casa esta zona jardinizada cambia al pasto natural y a los grandes árboles existentes, que se han respetado. De esta manera la entrada ha quedado en su forma primitiva que tiene un encanto propio. Para los aficionados a la pesca, hay un muelle privado que se extiende lejos en el agua de la bahía, con una pequeña cabina con geranios al extremo.

Jacques Makowsky ha influenciado la creación de algo bastante extraordinario, hecho con ingredientes ordinarios. Es una casa destinada a mantenerse fresca y nueva, señalando el camino para una vida clara y brillante.

ARRIBA, la escalera al piso superior. — ABAJO, el dormitorio principal.

FORMAS URBANAS

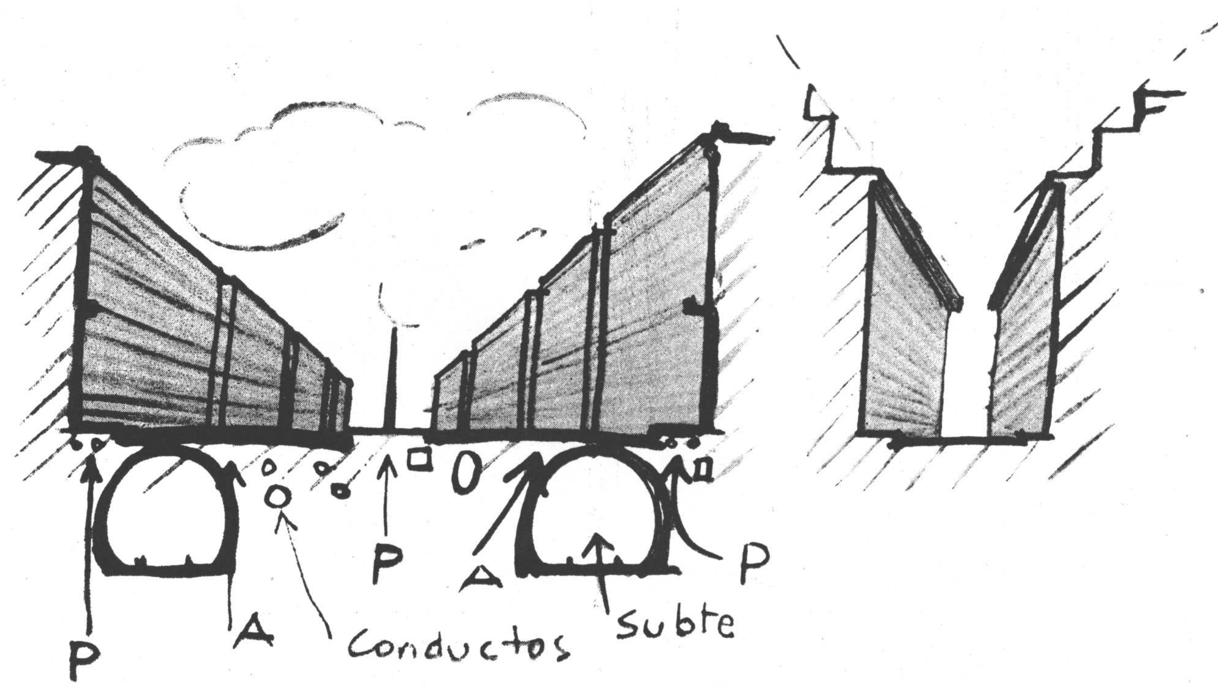
EL TRAZADO DE CIUDADES

Continuación del artículo iniciado en el mes de Noviembre de 1946

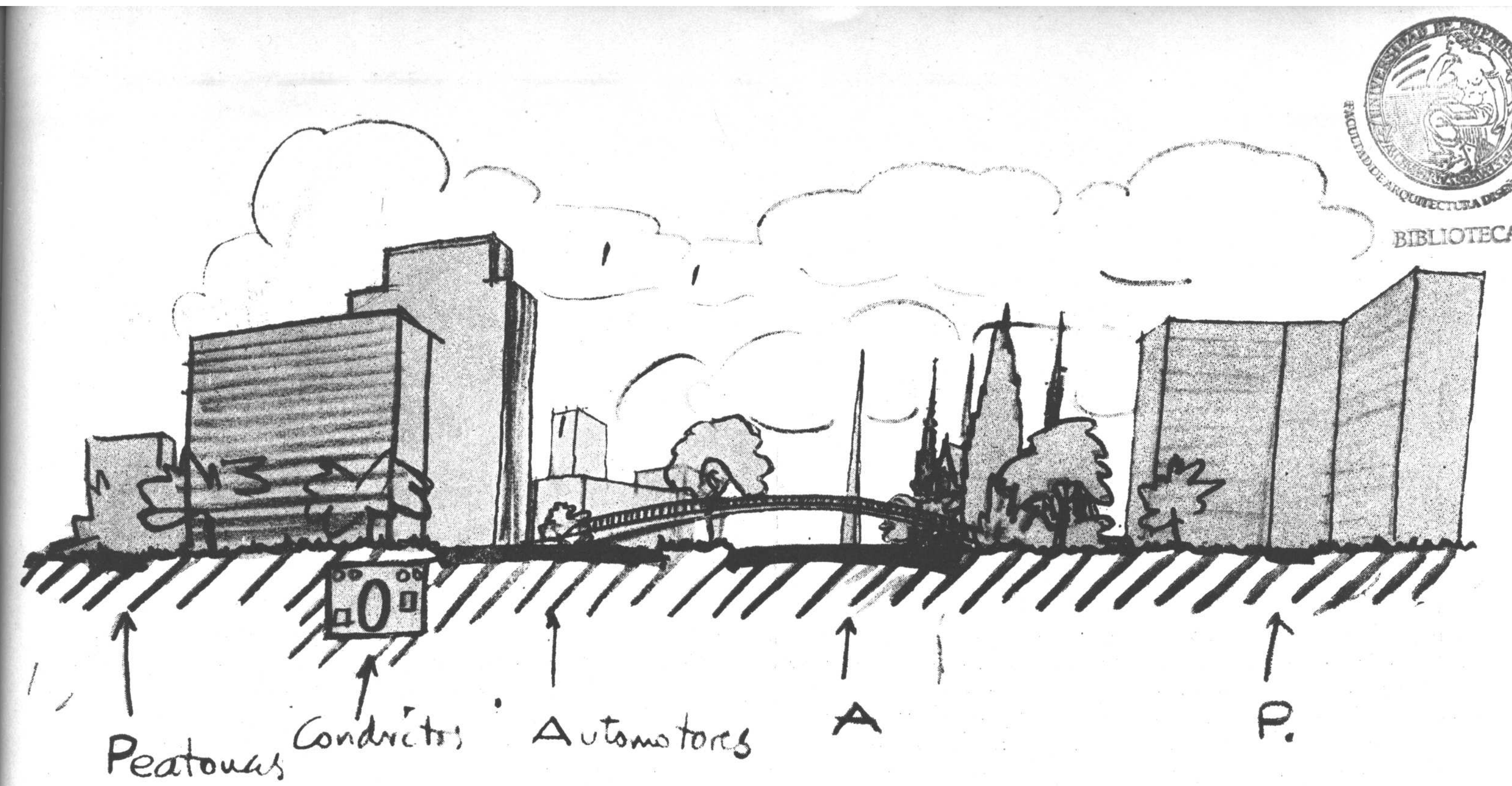
Por el Arq. JOSE M. F. PASTOR

Hemos visto, en la última reseña histórica acerca del trazado de calles urbanas, cómo la cuestión ha girado principalmente en torno de si aquellas debían ser rectas o curvas, ya porque se perseguían propósitos estratégicos (Aristóteles, Haussmann) en primer término, ya porque el fundamento de la disputa descansaba en motivos estéticos (Sitte); la alternativa entre el criterio rectilíneo y el romántico, así como su yuxtaposición y sus derivados híbridos, produjo todos los casos urbanos históricos, que van desde la rígida cuadrícula romana hasta la intrincada red vial de los ensanches de ciertas villas alemanas; en nuestras tierras de América, también tenemos ejemplos de una y otra tendencia, pues si de un lado vemos la clásica cuadrícula de las ciudades hispanoamericanas y de las norteamericanas, por otro vemos reeditado el sentido pintoresquista germánico en nuevas urbanizaciones como las de Goiana en el Brasil y Lomas de Chapultepec en Méjico.

A poco que se medite se observará que, pese a las aparentemente fundamentales diferencias entre esos tipos de trazado urbano, en realidad todos obedecen a un mismo concepto que se mantiene invariable a lo largo de los siglos: la calle es considerada por los urbanistas de la antigüedad, de la edad media y de las épocas más próximas a la nuestra, *como un espacio cerrado por las fachadas de las casas*, una prolongación rectilínea del ágora o foro, un trozo de campo definitivamente abolido. Nada más certero, en cuanto a definición, que lo expresado por Le Corbusier con respecto a la calle clásica: no es sino un *corredor, un cañón flanqueado por los muros a pico de las fachadas*. La "*rue-corridor*" y la "*fachada*" son los fines últimos y los principios primeros del urbanismo y de la arquitectura previos a nuestro siglo; aún las ciudades de la Edad Media, que hemos citado como ejemplo de organización cívico-arquitectónica, no escapan a esta idea obsesionante de nuestra



La "rue-corridor" concebida y desarrollada a la escala del peatón por civilizaciones de hombres "de a pie", recibe inadecuadamente al vehículo automotor y comete el desacierto de mezclar a unos y otros mediante un simple ensanche de la calle corredor. Las composiciones "en eje" no tienen razón de ser si el observador no puede colocarse en los puntos de mira estratégicos que coinciden con las veredas. Solo podrían admirarlas los conductores de vehículos si pudieran distraer su vista y su espíritu de la tarea que significa conducir un vehículo en la ciudad; ¿qué razón tienen, entonces, en las modernas ciudades, las composiciones viarias de los códigos edificatorios?

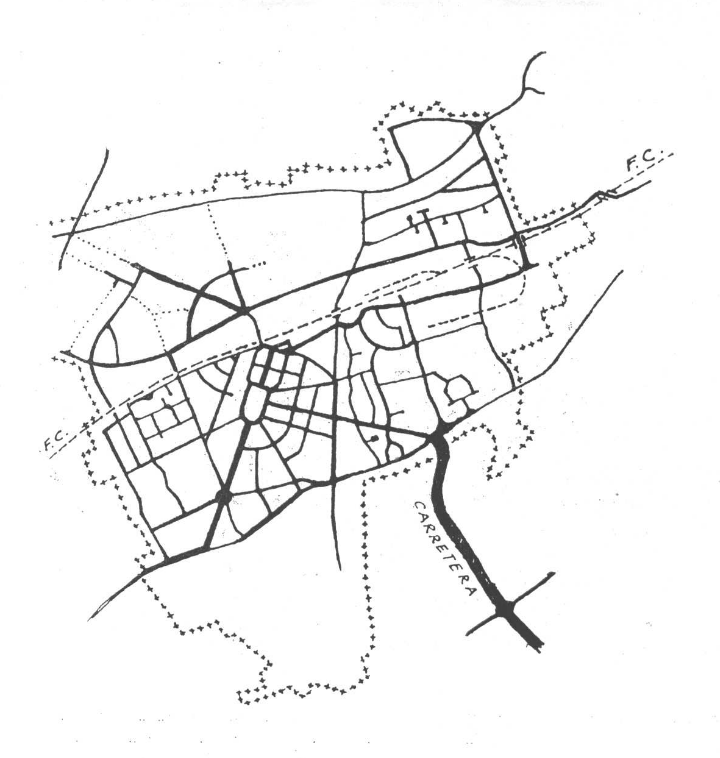


La "calle orgánica" con su separación efectiva de caminante y vehículos se desentiende de la "fachada" corrida que no puede admirarse desde la ventanilla de un tranvía, de un ómnibus o de un automóvil, así como tampoco desde la estrecha vereda para peatones; todo el preciosismo estético de los "gabarits" queda anulado al no ser posible enfocar las perspectivas desde los puntos de vista correctos. En cambio la calle orgánica brinda tanto al viajante, como al caminante, un escenario urbano-rural muchísimo más rico en instancias estéticas, en seguridad, en alegría de vivir y en eficiencia.

civilización, que la lleva a borrar todo vestigio rural en los lugares geográficos donde sienta sus reales.
Sin embargo, cabe hacer un distingo entre las ciudades anteriores a la Edad Media y las posteriores a ésta, porque el afán de petrificación total de la civilización de Occidente (como lo tildara Spengler) guarda armónica relación con el dintorno geográfico *mientras la técnica constructiva no experimenta la revolución industrial.* Durante todo el tiempo que resultó imposible levantar un edificio urbano a más de tres o a lo sumo cuatro pisos; mientras los arquitectos tuvieron que trabajar sólo con piedra, madera y ladrillos, dentro de los límites estrechos de las medianeras urbanas; mientras hubo que subir escaleras para alcanzar los pisos altos, las ciudades con calles-corredor se mantuvieron sin congestionar, extendiéndose sin angustias de terreno, apretándose las fachadas entre sí sobre las calles, pero abiertas las casas hacia los "bolsones" interiores de las manzanas, que se mantenían sin edificar, llenos de árboles y flores. El sol, racionado en las callejuelas, llegaba en cambio sin obstáculos a los fondos residenciales; y esto era una ventaja, pues las calles, como medios de tránsito, permanecían frescas, siempre con una mitad por lo menos en sombra. Además, mientras la técnica sanitaria permaneció primitiva, la calle era el "arroyo" en su clásica significación, esto es, el drenaje de las aguas llovidas y servidas de la población.

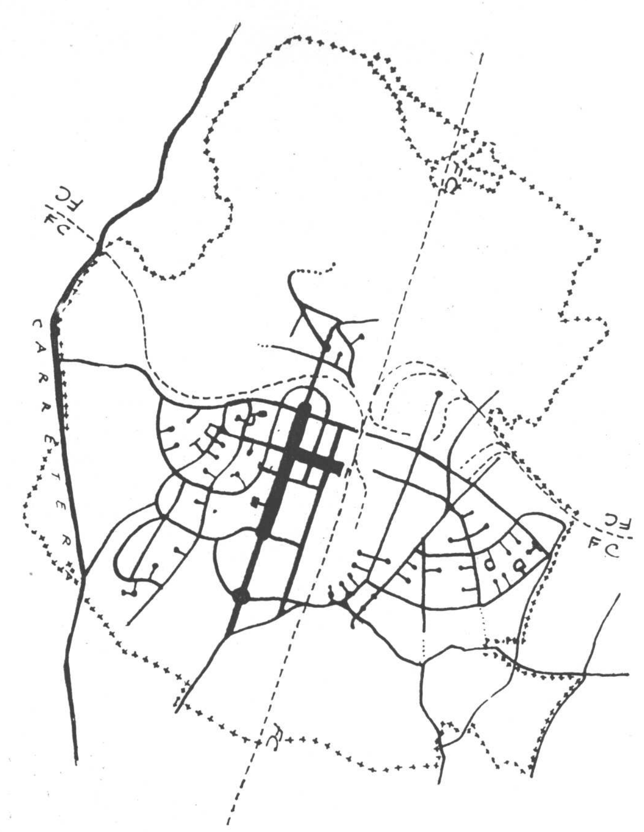
La *rue-corridor* experimenta ciertos cambios de adaptación a las nuevas funciones que cada época le exige, en especial por razones de tránsito. En efecto, es la técnica del movimiento, una razón de por sí dinámica, la que va perfilando a la calle urbana. Primero no es ésta más que una prolongación de la carretera rural que llega hasta la plaza del mercado, adonde acceden carretas, diligencias y hombres de a caballo o de a pie; bastaba, para proveer ese acceso, una o dos calles principales —las correspondientes a las puertas de la villa— mientras las demás sólo eran practicables por peatones y jinetes; la intensidad de ese tránsito vehicular así clasificado. trae como consecuencia el pavimento y su consiguiente drenaje para mantenerlo transitable en todo tiempo, sin temer por su conservación; el "arroyo" que antes corría al aire libre por el centro de la calle, se entuba o se desplaza a un costado, donde no lo estropean las ruedas de los vehículos; por su parte, la aparición de carricoches y carros de mayor movilidad que las pesadas carretas, que siempre toman por las calles anchas principales, hace que se internen por algunas callejuelas estrechas poniendo en peligro a los transeúntes y raspando con sus ejes las fachadas de las casas; nace así un nuevo elemento callejero, la *"vereda"* o *"acera"*, sobreelevada y protegida por un fuerte cordón de piedra, primer esfuerzo por separar el tránsito vehicular del de caminantes; el "arroyo" también se traslada y se convierte en la "cuneta" junto al cordón de la vereda, dejando libre la calzada.

Se ha adaptado la calle antigua a la moderna función de tránsito, pero estructuralmente sigue siendo la rue-corridor. Con todo, el conflicto no se produce durante la antigüedad, cuyas ciudades, aún las más populosas como Roma se mantienen aireadas, llenas de sol, reverdeantes en los trasfondos residenciales por más "petrificadas" que estén sus calles y ágoras. Lo mismo pasa con las villas medievales, a pesar de su tortuosidad viaria, o con las nuevas ciudades coloniales del Renacimiento que levantan los españoles en América. La densidad de población, automáticamente regulada por las posibilidades constructivas, se mantuvo en los límites armónicos necesarios para asegurar un equilibrio de funciones urbanas, que impidiera la superconcentración de las mismas y la consiguiente conglomeración del tránsito en una área reducida.



LETCHWORTH, 1904

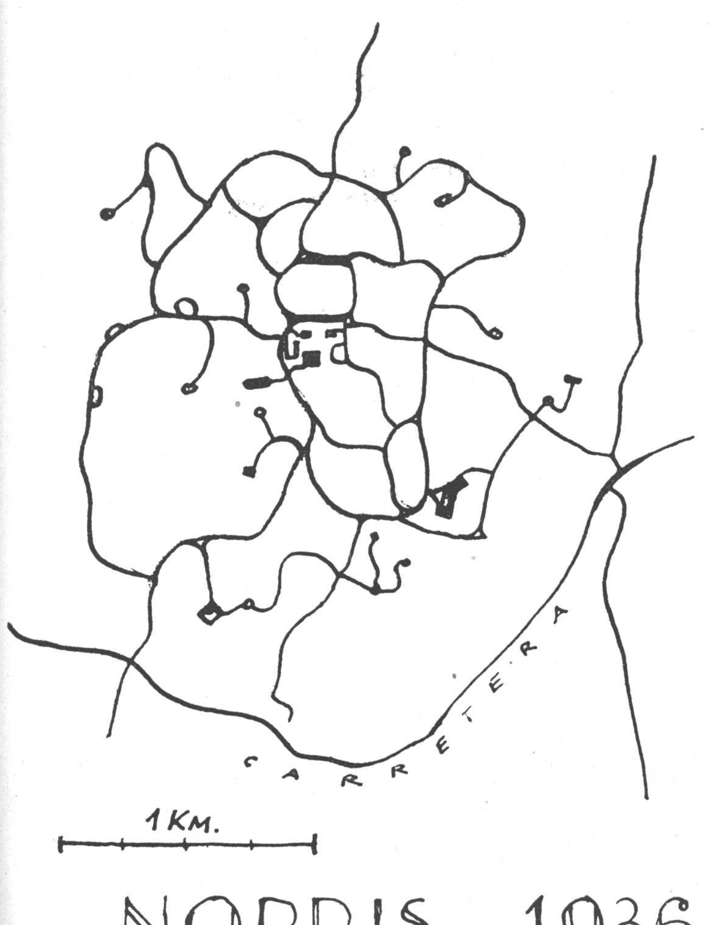
La primera cristalización de la "garden city" imaginada en 1898 por Ebenezer Howard. Bajo la dirección de éste, los arquitectos Barry Parker y Raymond Unwin trazaron la nueva villa en base al clásico criterio de la cuadrícula urbana, si bien la complicaron con una composición geométrica irregular en el centro de la ciudad; en cambio sobre una amplia zona de ella el trazado se hizo un tanto de acuerdo a la moda romántica preconizada por Sitte en el continente y significa un avance como prolegómeno de futuros trazados orgánicos; al fundarse Letchworth, preciso es recordarlo, el automóvil no contaba como factor urbanístico, por lo que su trazado, a la escala del coche tirado por caballos, era digno de consideración frente al típico ordenamiento en cuadrícula o al desordenado desarrollo urbano de la época.



WELWYN, 1920

Welwyn es la segunda ciudad que Ebenezer Howard creara para materializar su idea urbanística. El trazado, esta vez a cargo de Luis de Soissons y Arthur Kenyon, supera al de Letchworth, pues hace uso más amplio del "cul-de-sac", organizándolo dentro de circuitos de calles, dentro de los cuales queda libre un área que se destina a juegos, deportes o parque arbolado; las grandes calles del centro cívico están organizadas a la madera del clásico "cardus" y "decumanus" latino, flanqueadas por edificios públicos y comerciales; el resto acusa una intención pintoresquista, en las calles deliberadamente curvas y la variedad de soluciones para los "cul de sacs". Recién en esta época el automóvil se convierte en un factor importante para los urbanistas y Welwyn es quizá la primer ciudad del mundo trazada en función del mismo. En el croquis se ve el desárrollo de las calles secundarias, dentro de cada circuito de calles principales, pero el parquecillo central no aparece sino por excepción, pues en la generalidad de los casos los lotes lindan entre sí por los contrafrentes, sin dejar un espacio libre en el centro del circuito.

La ruptura se produce, lentamente, durante la Alta Edad Media y el Renacimiento, para declararse súbitamente con caracteres de drama a fines del siglo XVIII; durante el siglo XIX la ciudad queda a merced de las consecuencias socioeconómicas provocadas por la revolución industrial y la "rue-corridor" se ve invadida por muchedumbres y toda clase de vehículos tirados por caballos que la humanidad contemporánea pudiera imaginar. No obstante, la ciudad, si bien congestionada por la concentración edificatoria (mayor densidad de población) todavía no tenía motivo serio de grave preocupación en cuanto al movimiento de vehículos; a fines del siglo XVIII, Londres, pese a sus 700 mil habitantes, sólo tenía 200 coches particulares y un millar de vehículos de uso público en circulación, o sea uno por cada 700 personas. En 1815, Berlín, con 200.000 almas tenía registrados 30 coches (uno cada 6000 personas) y París, con 1.500.000 de habitantes, contaba con unos 1600 vehículos (uno cada 1000 habitantes). No existía, pues, problema de tránsito, y bastaba el ensanche de unas cuantas calles para conjurar cualquier futura posibilidad de congestión; la calle podía seguir siendo la rue-corridor de siempre, con tal de que fuera más ancha; Haussmann emprende la gran remodelación vial de París y sus arquitectos e ingenieros no imaginan más que calles ensanchadas, con grandes perspectivas, ejes de composición geométrica que sólo se aprecian en los planos y regulación de fachadas. Hacia mediados del siglo Inglaterra aporta el ferrocarril, que se superpone a la estructura urbana supeditando todo el tránsito a la vía férrea que exige siempre libre paso, mientras Estados Unidos contribuye al desarrollo urbano con el ascensor de Elisha Otis: ya no hay obstáculos para la edificación en altura ni para la expansión suburbana. La calle, aun la del suburbio semi rural, se hace eminentemente urbana y se congestiona con el aumento súbito de población y de actividades céntricas; la gran popularidad del ferrocarril con la entonces "fantástica" velocidad, hace pensar en llevarlo hasta el propio corazón urbano. Primero, como ocurre siempre en toda transformación técnica, se combina el viejo sistema —el coche tirado a sangre— con el nuevo invento —el riel— y aparece en las calles un artefacto desproporcionado, ruidoso, pero relativamente cómodo para el viajero: el tranvía a caballo. "La "rue-corridor" recibe, pues, un elemento más entre sus dos murallas de fachadas: el par de rieles metálicos adherido a



NORRIS, 1936

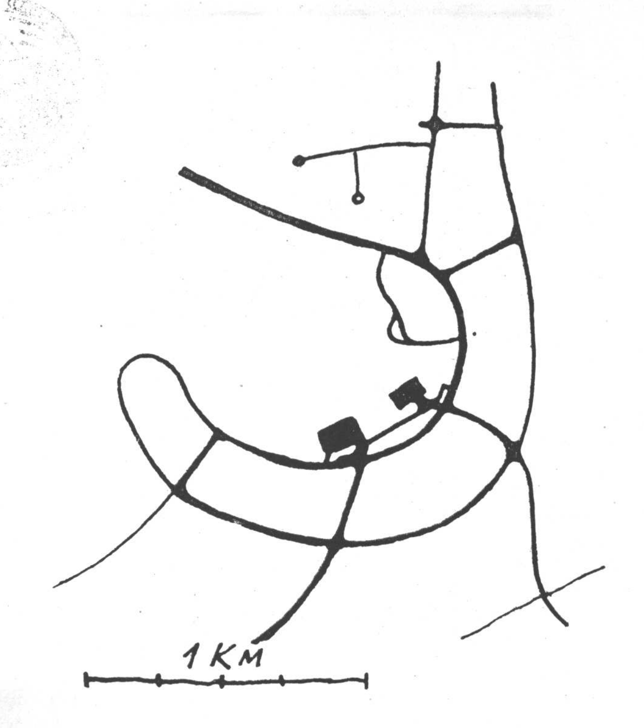
La villa de Norris es una de las nuevas poblaciones que ha construído la Tennessee Valley Authority en el magnífico programa de planeamiento regional que viene cumpliendo desde su creación en 1934. El trazado, que saca partido de un área topográficamente accidentada y cubierta de hermosos bosques, tiene directa inspiración en el de Greenhills y constituye, junto con éste, el antecedente de los modernos trazados ingleses de Chipping Ongar y Hatfield; las calles forman circuitos cuyo corazón es un parque público, desarrollándose dentro de ellos los "cul-de-sacs".



RADBURN, 1929

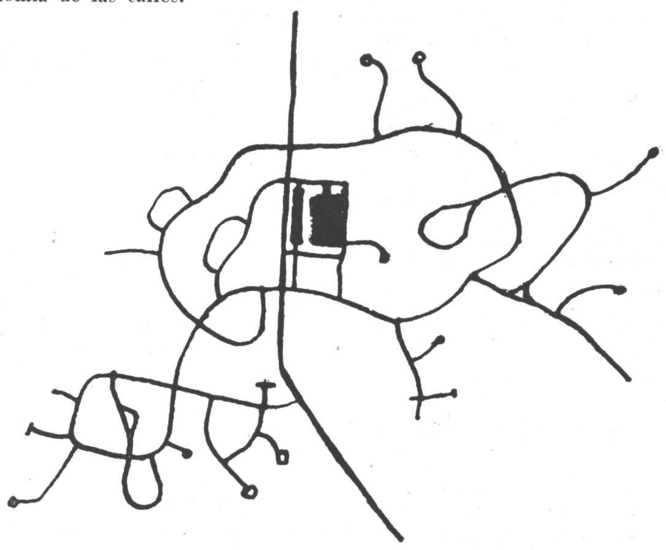
Radburn es el primero y único ejemplo de ciudad-jardín encarada en el sentido que Howard propugnara en cuanto a integración de un área residencial con un área industrial. El trazado se inspira en los precedentes de Letchworth y Welwyn haciendo amplio uso del "cul-de-sac" dentro de cada uno de los circuitos residenciales que forman las calles, dejando en el centro de éstos una área pública destinada a parque. Fueron sus proyectistas Clarence Stein, Henry Wright, F. L. Ackermann, A. J. Thomas, Tomas Adams, R. D. Kohn y Raymond Unwin; como se ve, fué reunido un grupo internacional de calificadísimos urbanistas, cuyo proyecto fué llamado "una ciudad para la era motorizada", razón por la cual se hizo hincapié en la organización del tránsito, determinante de su trazado. En la parte superior del croquis aparece uno de los "precincts" con sus calles secundarias en cul-de-sac y el parquecillo central (A) accesible desde las calles principales así como desde el contrafrente de cada lote individual.

su calzada. Pronto la técnica vial va a inventar el pavimento de granitullo en sustitución del adoquinado irregular, luego el pavimento de asfalto y en algunos lugares, como en Buenos Aires, el de tacos de madera dura, con lo que mejora la conservación de los rodados y el aspecto de las calzadas. A medida que se desarrolla el uso del gas de alumbrado, se abren las veredas de peatones para recibir un nuevo elemento: las cañerías bajo tierra, mientras el desarrollo de la técnica sanitaria apela también al empleo de la calle como receptáculo de las tuberías cloacales y de agua corriente. La rue-corridor se empieza a complicar no sólo en la superficie externa, sino en su misma entraña subterránea. La industrialización de la electricidad puebla el espacio aéreo de la calle con cables innumerables que buscan apoyo en las fachadas de las casas y llenan los techos con postes, cajas de derivación, transformadores, etc.; el tranvía cambia los caballos por el motor eléctrico y añade su cable de rigor; el teléfono reclama su lugar junto a los anteriores y la rue-corridor ve profanada su grandiosidad arquitectónica por la maraña de hilos eléctricos. La congestión llega a un punto crítico cuando aparece el automóvil; abarrotando las ciudades y llenando las calles con gases de hidrocarburos; como ocurrió con el ferrocarril, apareció de inmediato la adaptación urbana correspondiente, esto es el ómnibus, que conservando las características de uso público que popularizaron al tranvía, tenía en cambio total autonomía de movimiento. Si el ferrocarril y la máquina de vapor en general provocaron el concomitante auge minero e industrial del siglo XIX, el automóvil, al consagrar dos nuevos productos de consumo —el caucho y el petróleo— provocó un enorme movimiento mundial, verdadera carrera por el dominio de las fuentes de producción y la consiguiente intensificación de actividades comerciales, que se van concentrado en las ciudades gracias al invento del telégrafo, promotor del comercio a base de moneda fiduciaria y de simples documentos de papel; los edificios comerciales ganan cada vez más altura al independizarse su tránsito

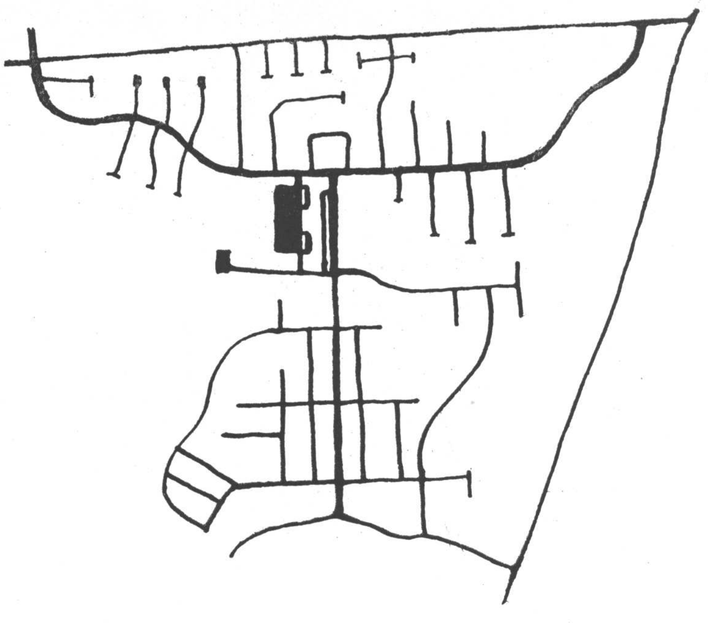


GREENBELT, 1935

Los Greenbelts. — Nacen estos tres nuevos pueblos del plan formulado por la Ressettlement Administration, uno de los organismos del New Deal de Roosevelt, sobre la base de la ciudad-jardín inglesa, aunque para ser consideradas como tales les falta la zona industrial correspondiente; son en ese sentido simples villas-dormitorio, pues las fuentes de trabajo de sus moradores están en las respectivas metrópolis de que son satélites (Washington para Greenbelt, Milwaukee para Greendale y Cincinati para Geenhills). Del punto de vista del trazado urbano viario, constituyen interesantes aplicaciones perfeccionadas de lo ya ensayado antes en Radburn. Greendale, trazada en áreas llanas, es rectilínea pero totalmente distinta de la clásica trama en damero; Greenhills es un anticipo de las más modernas villas-jardín, con un trazado que se basa en la distinción de unidades vecinales con sus elementos cívico-comerciales propios. Greenbelt es un caso también interesante en que las calles sirven para crear unidades vecinales características; en este último ejemplo es notable la simplicidad y economía de las calles.



GREENHILLS, 1935



GREENDALE, 1935

vertical de las escaleras, pues el ascensor hace indiferente el vivir o trabajar en un segundo o en un vigésimo piso.

La "rue-corridor" sin dejar nunca de serlo, siempre desarrollándose o ensanchándose entre dos murallas de fachadas, recibe al automóvil como otrora recibiera a la diligencia o al tranvía; el estacionamiento se resuelve anulando una o varias fajas de calzada y no se establece ninguna relación entre el ascensor y el automóvil: ambos vuelcan sus pasajeros en las estrechas veredas y el centro de cada ciudad se convierte en un hervidero de peatones y vehículos, perdiendo los primeros la seguridad de marcha y los segundos la velocidad que sus máquinas son capaces de brindar.

La ciudad no se adapta a los nuevos requerimientos y la rue-corridor, manteniendo su estructura caduca, ofrece su subsuelo al ferrocarril subterráneo como drenaje de muchedumbres, del centro a la periferia y viceversa.

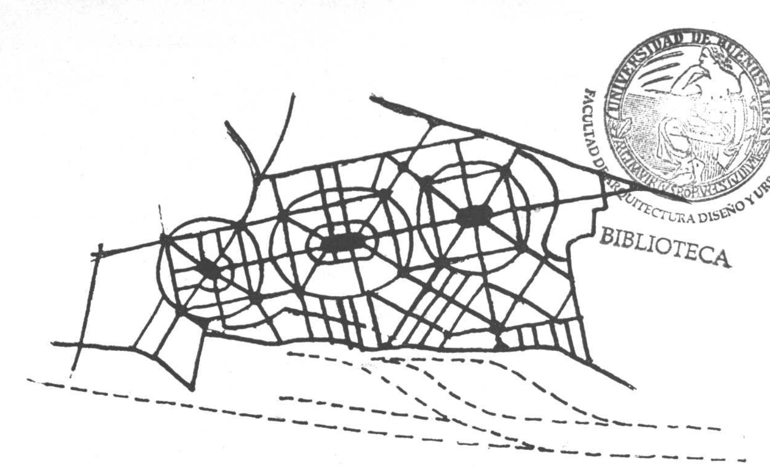
Va a ser el tranvía eléctrico y luego el automóvil, factor principal de congestión urbana pero también de descentralización, que va a abrir los ojos del "homo urbanus" hacia una nueva concepción de la decrépita "rue-corridor".

La calle del suburbio, con sus vías tranviarias corriendo entre césped, sin quererlo, reedita las excelencias de la primitiva calle corredor originaria. Libre de altos edificios, sin tránsito congestivo; equipada con los modernos elementos urbanos —cañerías, teléfonos, calzadas bien pavimentadas, drenajes, veredas y aún árboles— invita a una vida más tranquila y agradable que las calles céntricas; la posibilidad de obtener tierra más barata permite abandonar la vieja táctica de construir sobre la misma línea municipal, retirando en cambio las fachadas y hasta librando a la construcción de la opresión entre medianeras. El chalet sustituye a la simple fachada y la calle, más ancha, con poco tránsito, separa satisfactoriamente al peatón del vehículo, interponiendo entre ellos, a veces, una hilera de árboles y una franja de césped. ¿Por qué no integrar este perfil nuevo de calle con la organización arquitectónica de la ciudad? Transformar las viejas calles céntricas en este



SABAUDIA, 1932

Prototipo de las ciudades mussolinianas fundadas bajo el régimen fascista italiano. Si bien el trazado vial acusa cierta flexibilidad, ha sido imaginado con igual criterio que el damero clásico, variando tan solo la forma de las manzanas; la tradición renacentista se hace presente en la composición de espacios cívicos (plazas, plazoletas, cruces de avenidas) en los que se hizo gran énfasis de escenografía arquitectónica. Esta villa a igual que otras como Aprilia, Pontinia y Littoria, nació a raíz del programa de desecamiento de una vasta área pantanosa cerca de Roma y fué trazada con más espectacularidad que criterio urbanístico-social, por lo que su trama viaria no acusa la preocupación de separar y clasificar el tránsito automotor y el de peatones, que caracteriza en cambio a las nuevas ciudades jardín coetáneas.



TERGNIER, 1919

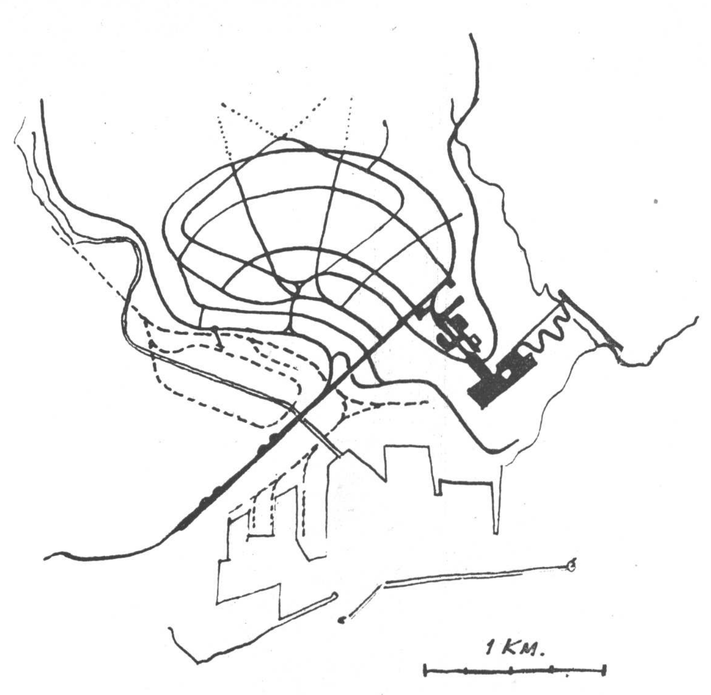
Esta "cité-jardin", como la llamaron sus promotores, fué construída para alojar al personal obrero de una empresa ferroviaria francesa. Cuesta creer que este plano haya sido perpetrado simultáneamente con el de Welwyn, por ejemplo, y que se lo haya querido aparear mediante una denominación equívoca, con las verdaderas ciudades-jardín proyectadas dentro del espíritu de las de Ebenezer Howard. Difícilmente puede pedirse mayor banalidad, complicación y pobreza de concepto urbanístico como las que muestra este tipo de trazado que ha inspirado, sin embargo, muchas "urbanizaciones" como las de algunas nuevas ciudades brasileñas (Goiana, p. ejemplo) y los barrios-jardín de la Metropolitan Life en California.

otro tipo más flexible, es arduo por los grandes intereses creados y el valor de la tierra; ¿por qué no pensar entonces en nuevos trazados *sobre el campo virgen*, descongestionando a las urbes con el éxodo de población consiguiente?

Esto ya lo había propuesto siglos antes, con su fantástica visión utópica, Leonardo da Vinci, pero estaba reservada a un inglés, *Ebenezer Howard*, en pleno siglo XX, el llevarlo a cabo en forma integral, con la ciudad de Letchworth en los alrededores de Londres.

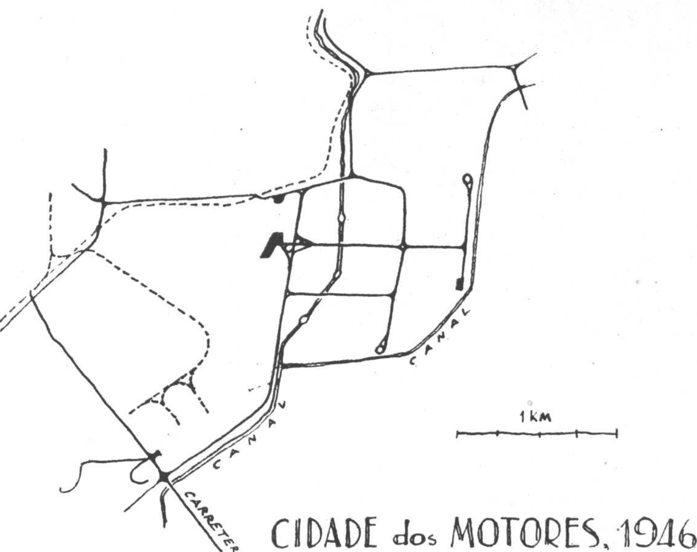
No cabe aquí el examen del concepto de ciudad jardín satélite, que exige por sí solo un comentario aparte; nos limitaremos a enfocarla desde el punto de vista del trazado vial como forma urbana, para hacer notar el nuevo criterio urbanístico que la anima.

Es en la ciudad-jardín howardiana y, si se quiere sutilizar, en ciertos antecedentes históricos como los barrios jardinizados de Bournville y Hampstead Garden Village, o los ensanches de las ciudades alemanas, donde se rompe con la rutina de la rue-corridor, al señalarse restricciones para la construcción, guiándola en el sentido de evitar las medianeras y las líneas de edificación sobre la vereda; se produce así la ruptura de la doble muralla de fachadas y se asegura el carácter residencial de la calle, evitando su congestión con edificios en altura. No es éste el remedio eficaz para solucionar el problema urbano, pues su primer inconveniente es la escasa densidad de población que provoca, extendiendo grandemente el área urbana y por consiguiente la longitud de líneas, tubos, caños y pavimentos; pero bastó

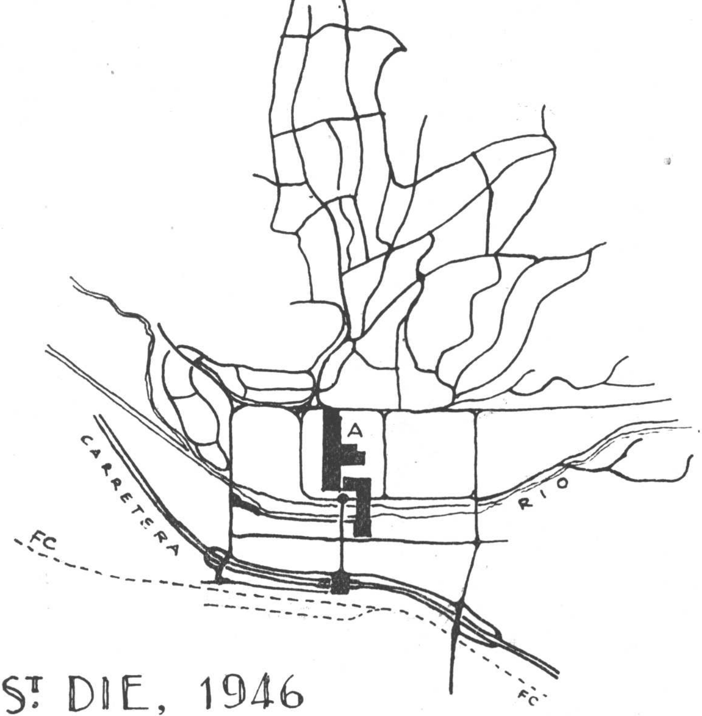


NEMOURS, 1934

El plan para la ciudad argelina de Nemours sobre un terreno accidentadísimo, destaca la grandilocuencia tradicionalmente haussmaniana que alienta en la obra urbanística de Le Corbusier. Grandes avenidas, rectilíneas o curvas, pero trazadas con cierto rigorismo geométrico que se desentiende un tanto del relieve topográfico. En este esquema figuran las principales calles y avenidas proyectadas así como los vastos espacios cívicos del centro urbano. El plan no fué nunca considerado por las autoridades y ha quedado como muestra teórica de replaneamiento urbano de una ciudad importante. Este es el primer anticipo de la Ciudad dos Motores y de St. Die.



El Brasil ha encomendado a Paul Lester Wiener y José Luis Sert el proyecto de una ciudad nueva para unos 20.000 habitantes. Los arquitectos han resuelto el trazado con un mínimo sorprendente de calles, que clasifican el tránsito automotor por si solas. El movimiento de peatones se hace como en todos los demás ejemplos de reales ciudades-jardín, separado del de automóviles. Es evidente la filiación lecorbusierana de este proyecto (compárese con el de St. Dié) con la única diferencia de que Sert y Wiener ya han comenzado a trabajar sobre el terreno, luego de aprobado su trabajo por el gobierno brasileño, mientras su maestro todavía está pendiente de discusiones bizantinas que tienden a ahogar la reconstrucción urbana, en la misma salsa académica que dió vida a disparates como el de Tergnier.



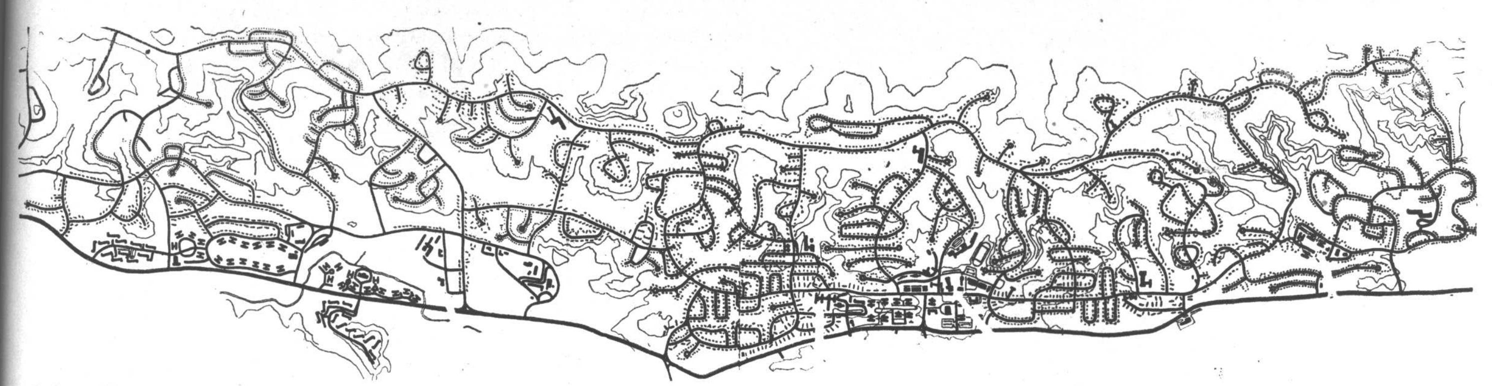
ST DIE, 1946

El plano de reconstrucción de St. Dié, ciudad de 20.000 habitantes, proyectado por Le Corbusier a solicitud de la Municipalidad de esa pequeña villa alpina, destrozada por los alemanes en su retirada, constituye una interesante combinación de "cité-jardín verticale" (como Le Corbusier llama a su idea urbanística básica) y de "cité-jardín horizontale" (como catalogara también, un poco despectivamente, al suburbio jardinizado). De un lado del río está la zona industrial con sus vías férreas y autostrada; en la otra orilla, sobre la parte llana del valle, se desarrolla el trazado del centro urbano resuelto con unas pocas avenidas rectilíneas y grandes espacios cívicos para peatones exclusivamente (A). Irradiándose hacia las tierras altas y de acuerdo con la topografía, se extiende en un área tanto o más extensa que la "city" la zona residencial de viviendas unifamiliares.

que se pusiera en práctica como principio viario en las ciudades jardín, para demostrar la efectividad potencial de la nueva calle como canal de tránsito ligero y como verdadero espacio verde, en lugar del clásico "cañón" entre fachadas. Sin la espectacular grandiosidad de las avenidas arboladas y jardinizadas de la escuela francesa, las calles de *Letchworth*, así como las de *Welwyn, Wythenshawe, Hilversum, Radburn* y cien otros trasplantes más o menos híbridos del mundo entero, demostraron cómo el tránsito automotor y el peatón se podían separar relativamente y cómo, con evitar el tránsito vehicular *a través* de las áreas residenciales, podía clasificarse a aquél y brindar tranquilidad comunal a éstos; en efecto, y en esto se diferencia bien de los suburbios y ensanches urbanos jardinizados antes nombrados, una parte de la villa de Letchworth fué trazada formando con las calles *circuitos* dentro de los cuales, mediante "cul-de-sacs" o callejuelas sin salida, se desarrollaron las viviendas, y en alguno que otro caso se dejó un área central de propiedad pública, para su uso deportivo. Quedó así sembrado el germen del "precinct", aún cuando el automóvil no contaba como factor determinante de la red vial urbana. Quedó también demostrada la ventaja de crear esos circuitos rodeados de calles, en lugar de las consabidas cuadrículas o redes geométricas a base de manzanas rectangulares, cuadradas o irregulares; como las calles de esos circuitos eran curvas y desembocaban en otras sin formar esquinas, el tránsito vehicular no las utilizaba sino para llegar hasta cada casa, con lo que se reducía al mínimo, ganando el barrio en tranquilidad y en seguridad.

El trazado de Welwyn acusa un mayor uso del circuito, al hacerlo más amplio, economizando así simultáneamente la longitud de pavimentos; *Radburn* en los Estados Unidos, anunciada como la "ciudad de la era del motor", amplía el procedimiento, destinando el centro de cada circuito al uso público como parque; se integra aquí por vez primera la trama de verdes con la trama viaria, sin superponerse, quedando los espacios intermedios destinados a la vivienda; cada lote privado queda así con un frente sobre la calle y con el contrafrente sobre el parque interior, el que queda totalmente cercado por lotes a excepción de pasajes que lo comunican con las veredas; es decir que es posible pasear a pie a través de toda la ciudad, yendo de parque en parque, para lo cual sólo hay que atravesar calles vecinales de poco tránsito; por eso se ha llamado a esta organización de los espacios verdes, "parque espinal", pues constituye un verdadero sistema vertebrado urbano dentro de las unidades residenciales.

La idea del *trazado de calles en circuito* se hace ya inseparable de la de *ciudad jardín*, a la vez que esta última se aplica a la misma remodelación urbana, iniciándose las propuestas de reestructuración vial para abolir la rutinaria rue-corridor, entre las que descuellan las de Le Corbusier, quien propugna, no ya una calle sino una verdadera autorruta en plena ciudad; en sus "villes-radieuses" no queda ni siquiera el vestigio de la rue-corridor que en la ciudad jardín todavía persiste, por más que las fachadas entre medianeras hayan dado lugar al cerco vivo de los jardines frontales privados. La ciudad lecorbusierana es un parque salpicado de edificios en altura y cruzado por rutas automovilísticas: es la verdadera ciudad para la era motorizada. Los tramos viarios quedan simplificados al mínimo con una neta separación de peatón y vehículos; de las rutas principales parten calles secundarias que al pasar junto a los edificios se ensanchan formando playas de estacionamiento totalmente apartadas del flujo vehicular; los "pre-



Oak Ridge, ciudad proyectada para 75.000 habitantes, fué comenzada a construir en Febrero de 1943; hacia Agosto de 1944 contaba ya con 8.000 viviendas (aproximadamente 30.000 habitantes) y en Octubre de 1945 había más de 9.000 casas familiares y 13.000 unidades de habitación, lo que suponía una población estable de aproximadamente 40.000 almas, por no contar la temporaria que se alojaba en 5.000 casas rodantes y 16.000 casillas desarmables. En el trazado de esta novísima ciudad, edificada en terreno bastante quebrado, los arquitectos principales —Skidmore, Owings y Merril— echaron mano a todas las posibilidades del "cul-de-sac" y de las calles en circuito, manteniéndolas al margen del tránsito veloz, el que se encauza por la gran avenida-carretera que pasa junto a la ciudad.

cincts" aparecen en sus últimos proyectos, bien definidos, especialmente en su plano para Saint Die, así como se reconocen también en la *Cidade dos Motores,* de Wiener y Sert, de influencia típicamente lecorbusierana.

El movimiento pro ciudades jardín con su nuevo criterio viario, es torpemente interpretado en Francia en ciertas "cités jardín" como la de *Tergnier,* donde campea la incomprensión del mismo, al hacerse un vulgar trazado geométrico que ni siquiera posee las ventajas que pueden reconocerse a un trazado en cuadrícula. Tampoco Italia, pese a su proclamada moderna urbanización, captó el sentido de la ciudad jardín y así en las nuevas villas como *Sabaudia* no hizo más que calles corredor complementadas con plazas decorativas.

(Continúa en la pág. 48, 2ª parte)

WILLOW RUN, 1942

B

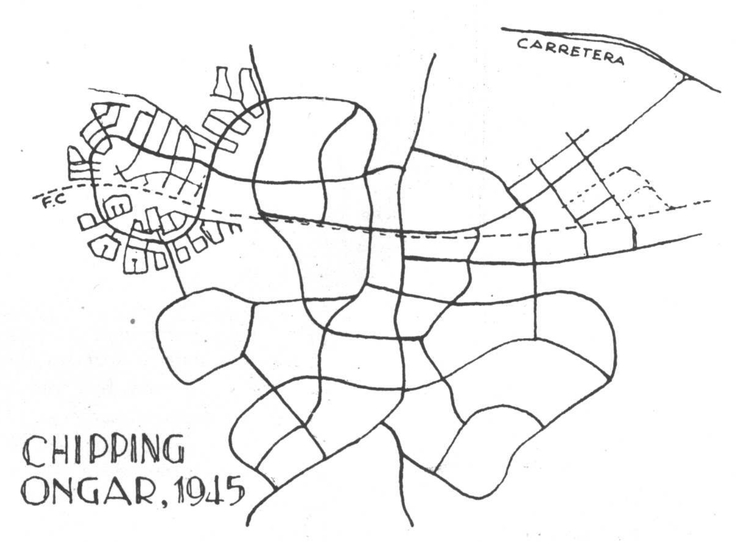
A

C

D

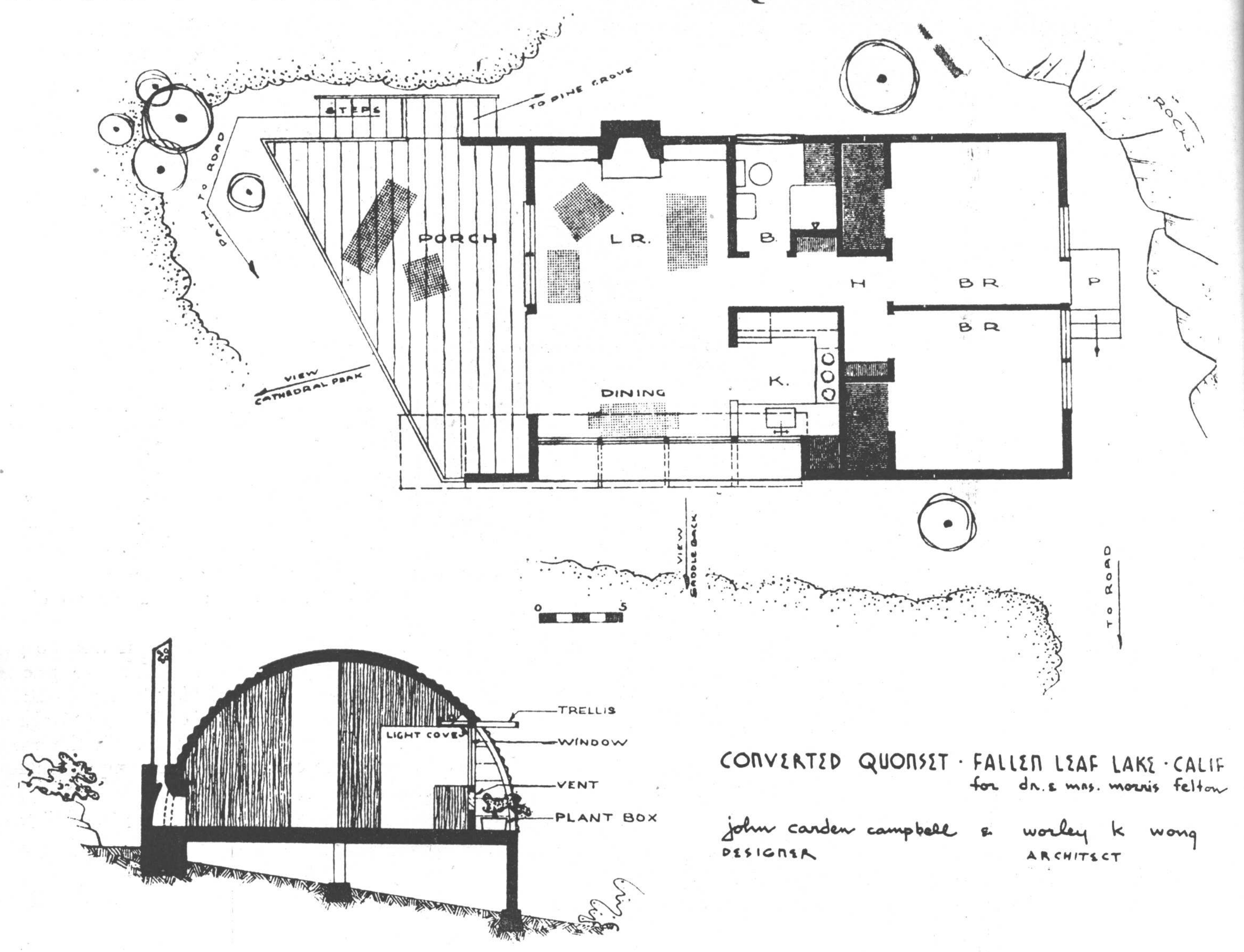
CARRETERA

Willow Run proyectada por varios grupos de arquitectos, cada uno de los cuales ha tratado su respectiva unidad vecinal con detalles característicos: esta práctica de encargar toda una ciudad a varios equipos profesionales una vez trazada la trama viaria fundamental, es el mejor método de realizar el plan rápida y efectivamente. Las unidades vecinales fueron proyectadas por Mayer y Whittlesey (B), Skidmore, Owings, Merrill, Anders (C) y Stonorow y Kahn (D), mientras el centro cívico fué proyectado por Saarinen y Swanson (A).



Chipping Ongar, ciudad jardín satélite proyectada para el plan de la Gran Londres por el arquitecto Patrick Abercrombie; su trazado, que saca excelente partido de la topografía, es el prototipo de la ciudad-jardín moderna. En el esquema figura la trama de calles principales que es rectilínea en el área industrial y sinuosa, de amplias curvas, en las áreas residenciales; arriba, a la izquierda se ha representado una de las unidades vecinales con todas sus calles secundarias, en las que se aprecian las variaciones del cul-de-sac. Aquí también la trama vial ha sido proyectada como elemento de definición de las distintas unidades vecinales.

UNA NUEVA VERSION DE LA CASA "QUONSET"



La presión de la guerra y la inevitable necesidad de desplazar obreros especializados hacia los astilleros y fábricas de armamentos, determinó en los Estados Unidos la urgencia de levantar casas por millares, allí donde se necesitaban. La escasez de los materiales críticos agravaba el problema; el factor tiempo, era vital. El problema de los costos resultaba secundario.

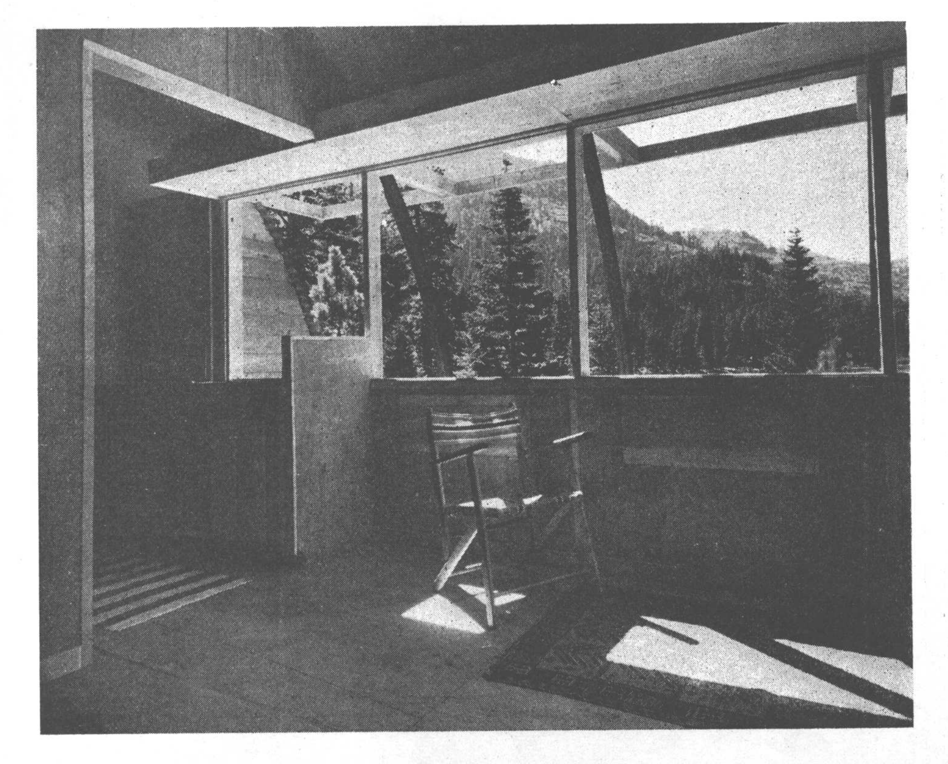
En tales condiciones, se aguzó el ingenio para buscar, por el camino de nuevas técnicas y procedimientos fabriles, la solución del angustioso problema. Y entre muchos otros ejemplos de las construcciones de emergencia, apareció el "Quonset", casa en forma de medio barril, que ahora, en la post guerra, está inspirando nuevas creaciones para hacer frente a la escasez de viviendas que afronta todo el país. El "Quonset" fué una creación de las oficinas de la marina de guerra.

La casa que publicamos en estas páginas, fué proyectada para una pareja de edad madura con una hija, que han viajado mucho y han tenido que habitar en muchos y muy diversos edificios, antiguos y modernos. Han considerado la idea que brindaba Quonset, sin prejuicios, y han creído que podía ser una buena solución para su problema, si era bien tratado. Con eso, los arquitectos se pusieron al trabajo, Las necesidades de los propietarios eran pocas: dos dormitorios, living room, cocina y baño. Así, el problema resultaba sacar el máximo partido posible de un sitio magnífico y hacer una casa que permitiera, en todo lo posible, la vida al aire libre.

El resultado es una vivienda estructuralmente correcta, adaptada al sitio y que satisface las necesidades de sus moradores, tanto en su aspecto práctico como en el psicológico. La casa "Quonset", o, como le hemos llamado a esta nueva versión, la "Quabin", PUEDE proporcionar el marco para una vida plena.

Veámosla con una actitud analítica y una mente abierta. Dejemos de pensar en ella como un expediente de emergencia, abrigo provisorio que tiene poca relación con una vivienda real. Para empezar, el enfoque contemporáneo de un problema comúnmente evoluciona partiendo de formas

En la página del frente se ve, ARRIBA, una vista desde el pórtico de la casa sobre el lago y el pico Catedral. - ABAJO, vista desde el camino.



ARRIBA, otra vista desde el camino y **ABAJO**, vista hacia la cocina desde el living comedor.

básicas (el medio cilindro puede competir, pues, con el cubo común). En este caso, la forma pura está construída de costillas de acero y metal corrugado (nada hay, en ésto, que huela a emergencia). Estructuralmente sólida y durable, el procedimiento en que se basa sólo necesita ser aplicado con honestidad e imaginación. Para compararla con los standards usuales, en la página de enfrente señalamos algunos puntos básicos.

Fotografías de Sonya Noskowiak.

Tiene una forma simple. Evita las buhardas de los techos corrientes, los balustres de estilos, las formas artificiales. El cilindro puede continuar con un enrejado. Las ventanas laterales pueden encuadrar en la forma. No imita a las casas convencionales que disimulan la apariencia del material y enyesan los cielo rasos. La casa Quonset puede ser perfectamente aislada. Las costillas están diseñadas para recibir paneles de stock de 1,20 de ancho

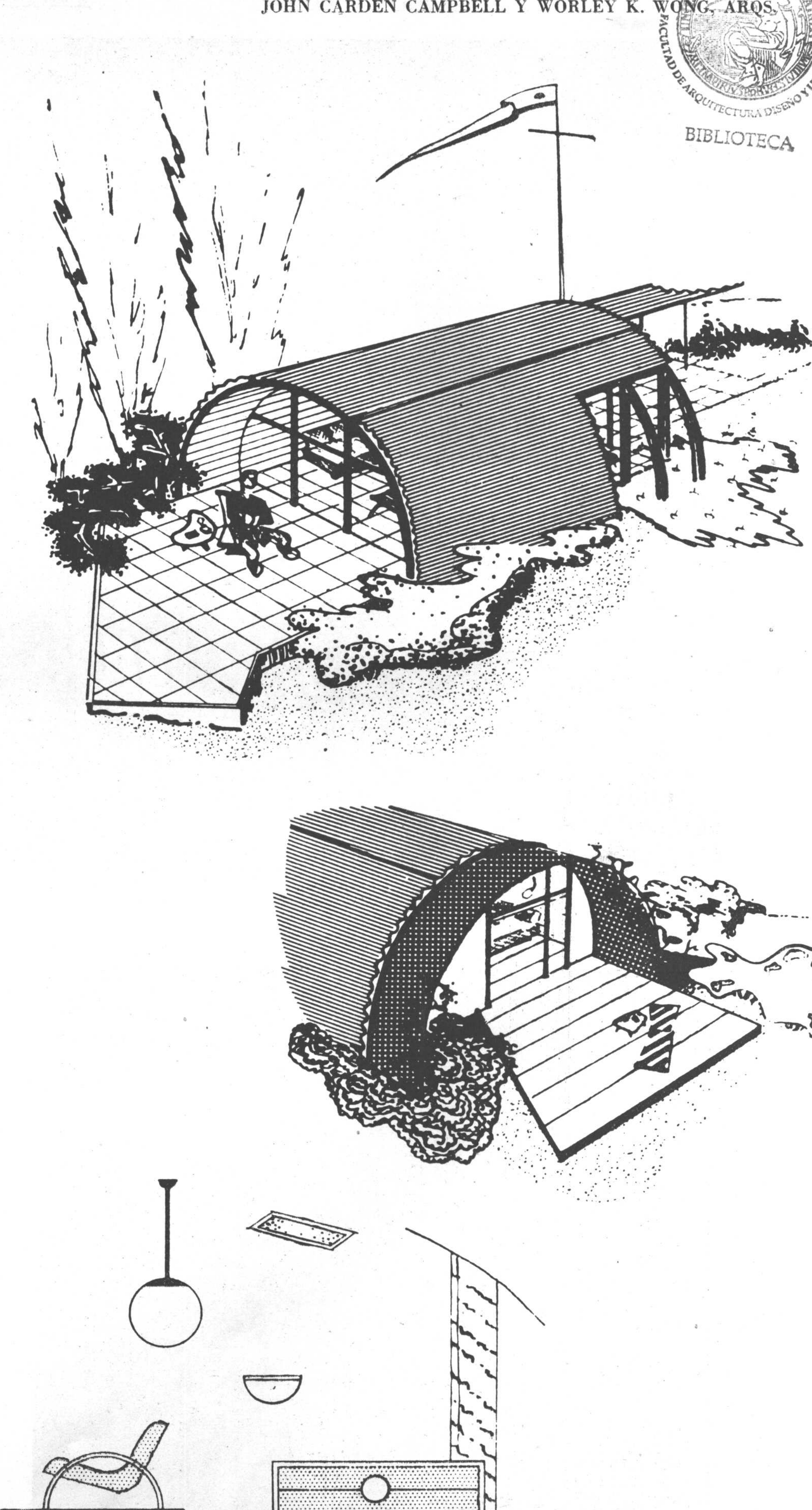
Considere el caracter abierto que puede darse a la casa mediante paredes de vidrio en los extremos y la fusión de interior y exterior por los materiales usados en piso y paredes. Los pórticos agregan mucho espacio útil. El metal que no se use al costado, puede usarse como techo, extendiendo el living y la forma hacia el exterior.

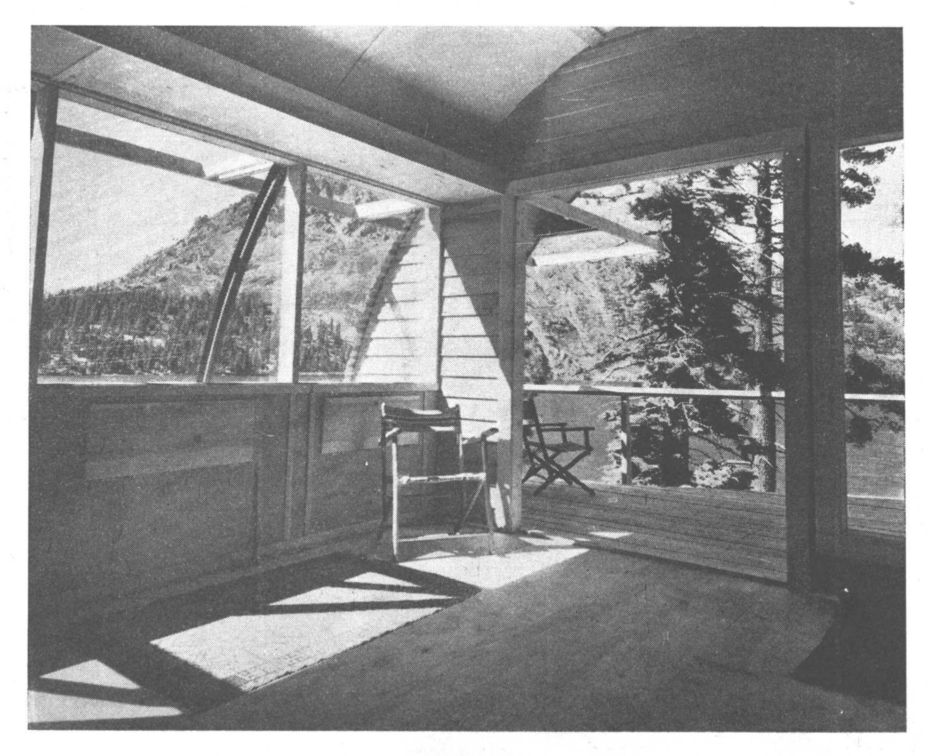
Adapte la casa al sitio y a las necesidades climáticas, como lo haría con cualquier casa. No empiece con puntos de vista restringidos. Piense en ella con ánimo de que se la use plenamente. Puede adaptarse casi a cualquier lugar. La relación de forma entre Quonset y un árbol caido es mucho más natural que en caso de un edificio común de forma de cubo.

En casos en que un alero agrega utilidad y belleza a una casa corriente (protección del sol y sombra proyectada), puede obtenerse el mismo resultado con la casa Quonset, retrocediendo las paredes de los extremos. Si no se quiere perder ese espacio, se puede añadir fácilmente un enrejado de metal perforado. Hay que elegir los artefactos y los muebles, teniendo en cuenta lo que es la estructura. Descártense los estilos y los muebles frou-frou. Es una construcción sencilla y hay que poner muebles simples. Tambien pueden encontrarse artefactos simples que armonicen con la casa.

Usense colores y texturas adecuados al lugar. El metal corrugado y sin pintar deberia ser pintado para armonizar con el ambiente exterior. En cuanto al terminado, no conviene contrariar el caracter y acentuado efecto del metal corrugado. Usualmente, las supercies lisas contrastan muy bien con él

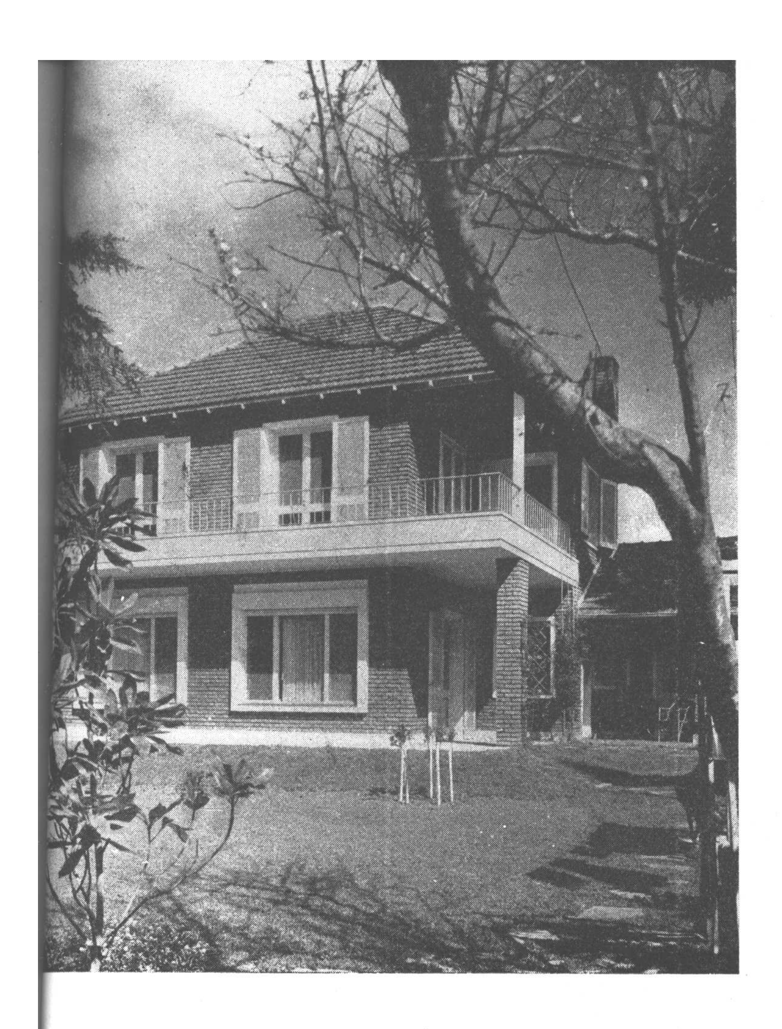
Finalmente, aunque es un punto importante, no olvidar las plantas bien distribuidas. Toda casa las necesita. Quonset no es una excepción





Esta nueva versión de Quonset está siendo fabricada por la Stran Steel Co de Detroit y puede obtenerse en medidas de 6 metros, por 7,20, por 10,80. Los colores usados son: gris verdoso en el metal corrugado; madera de pino natural; guarniciones y enrejado de un brillante amarillo. La casa que se publica en esta nota ha sido levantada en California, para ser habitada sólo en verano, ya que el camino que conduce a ella no es practicable en invierno. Pero puede ser adaptada para cualquier clima y para cualquier uso.

ARRIBA, vista de la parte de atrás. **ABAJO**, vista hacia afuera desde el living room mostrando las puertas de ventilación debajo de las ventanas y las canaletas de iluminación, sobre las mismas, que se prolongan hacia afuera en "brise soleil".



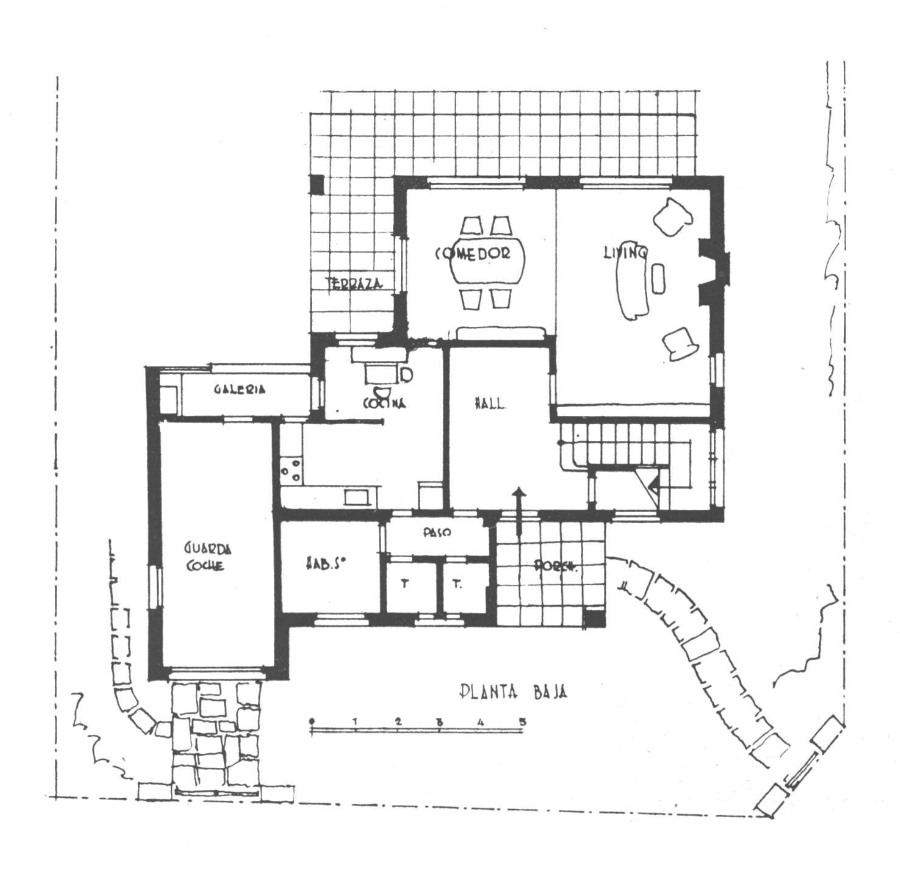
1. - CASA EN OLIVOS

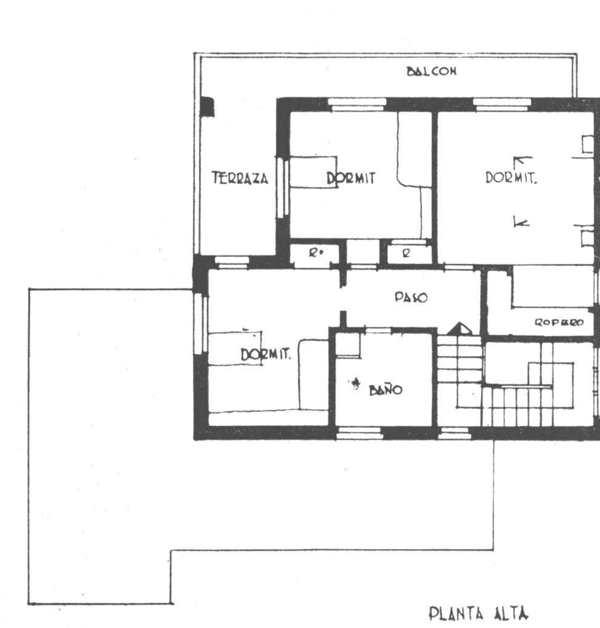
PROYECTO DE J. MOND

Casa para un matrimonio con dos hijos. La distribución resulta de la orientación del terreno. Habitaciones principales con vista al jardín al noreste, como muestra la foto que acompaña a esta nota.



Rincón chimenea en el living room





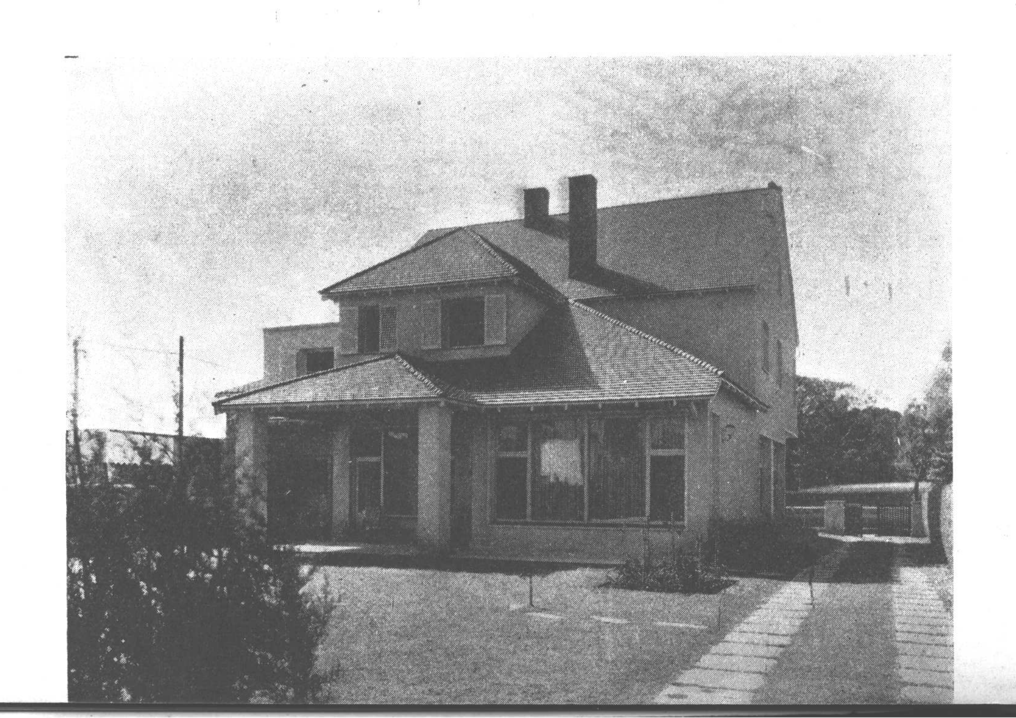
2. - CASA SUBURBANA

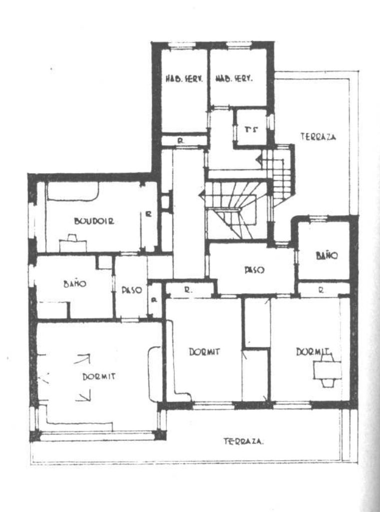
PROYECTO DE J. MOND

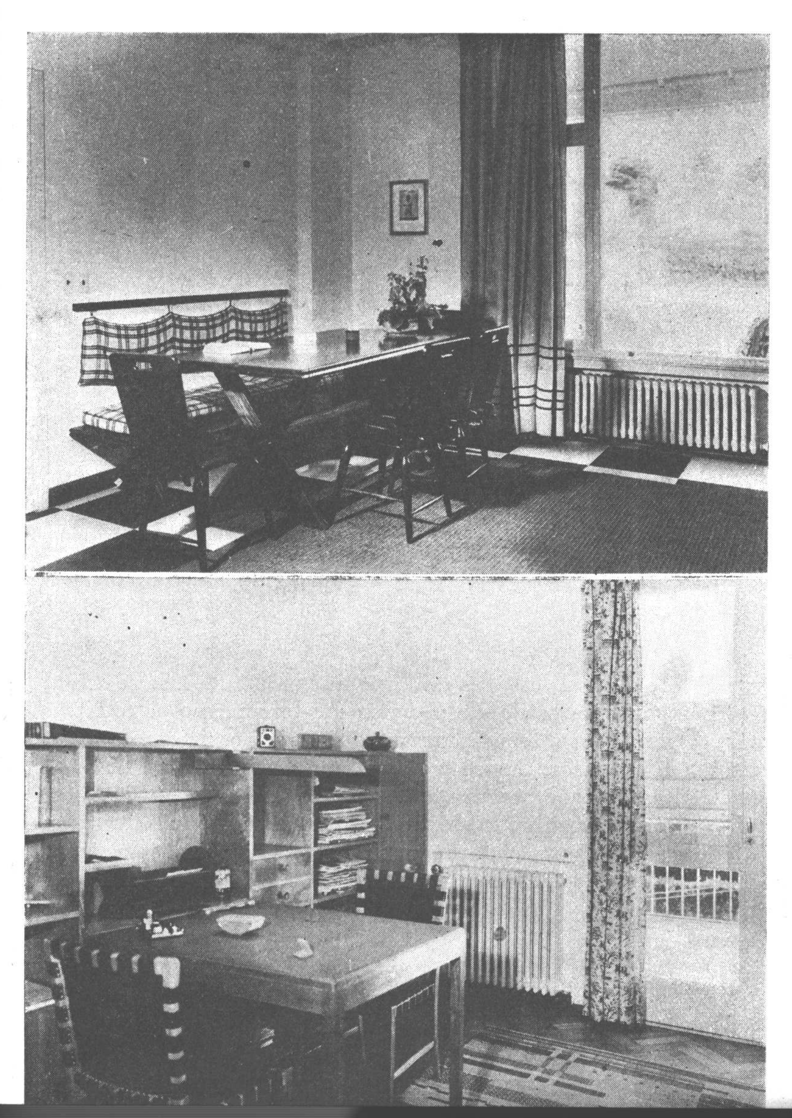


VEST. DUCHA
GARAGE. GALER. PILETA.
TERRAZA
COMEDOR COM. DIARIO COCINA
OFFICE
TOIL. HALL SERV.
LIVING ESTUDIO
HALL ENT. SERV.
PLANTA BAJA

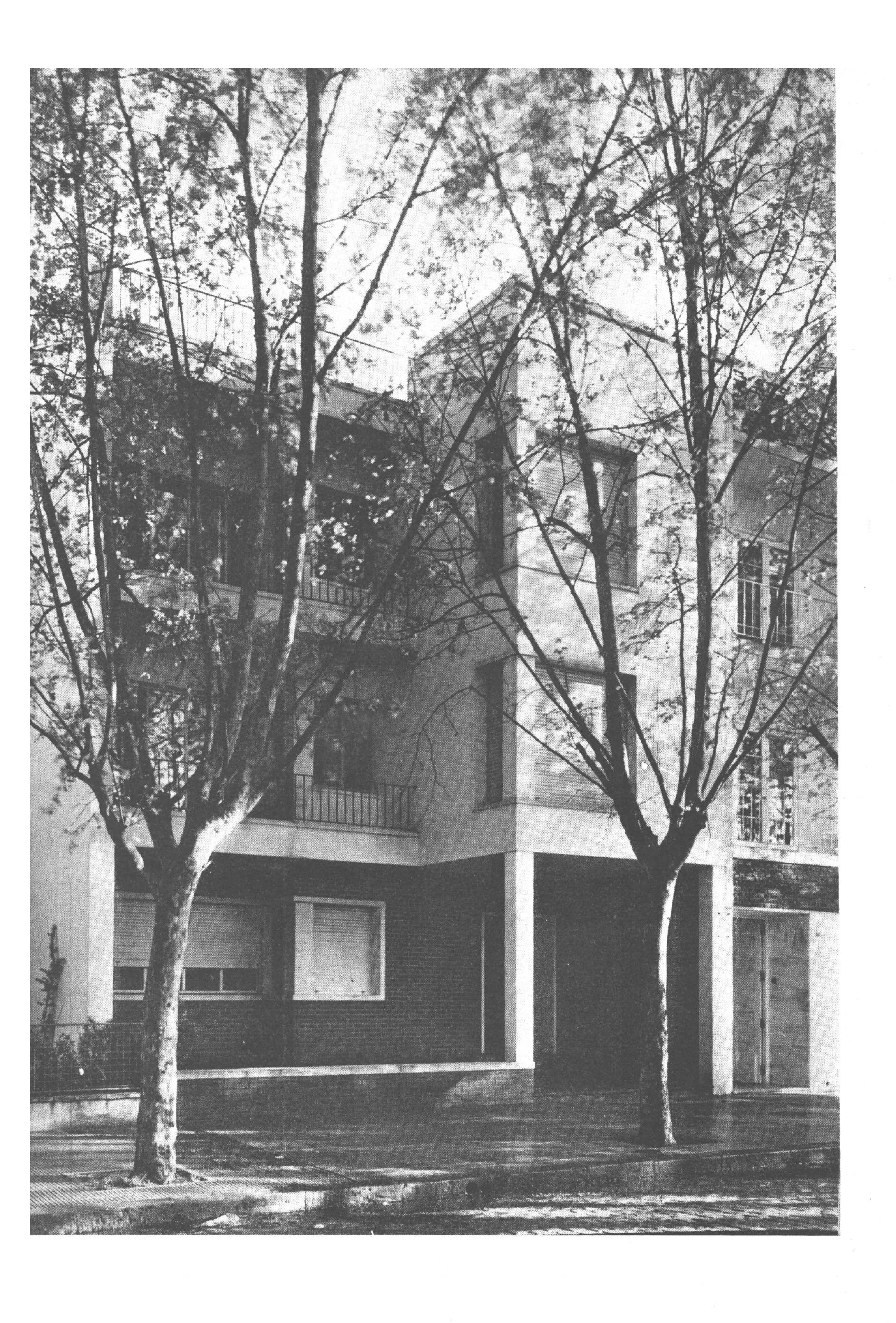
El envidriamiento de dimensiones generosas, además de asegurar la entrada de aire y sol, permite amplias vistas al jardín que rodea la casa, contribuyendo así a la impresión de amplitud de los interiores, que puede apreciarse en la vista de la recepción.







ARRIBA, el living y estudio contiguo. Este último tiene un cielo raso de madera lustrada. - AL MEDIO, living room íntimo que sirve de comedor diario. Su disposición permite disfrutar el ambiente en toda época del año, ya sea al lado de la chimenea, ya por su amplia comunicación con el jardín contiguo. - ABAJO, el lugar de trabajo del niño que estudia, en la habitación de los niños.



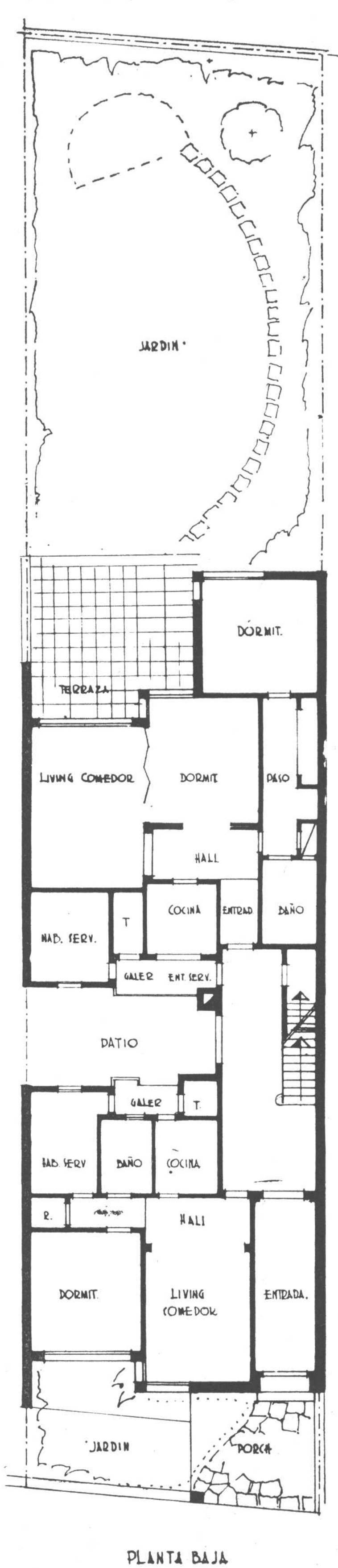
3. - CASA DE

Este problema que ha tenido que resolver el proyectista, es ya familiar a nuestros lectores: se trata de casas de renta de tamaño medio, levantadas en lugares donde el valor del terreno no es todavía demasiado elevado, y donde se puede resolver el problema económico-financiero mediante una estructura de planta baja y dos pisos altos, sin ascensor. A pesar de tratarse de un terreno de sólo 8,66 metros de frente, se ha obtenido una distribución que asegura a los dos departamentos por piso una verdadera independencia de vista y el perfecto aereamiento de las habitaciones principales por la acertada solución de la planta. Se obtiene además, para cada departamento, una neta separación entre las tres partes que integran los mismos. Las fotos del frente y contrafrente reflejan cabalmente la intención que animó la solución de la planta.

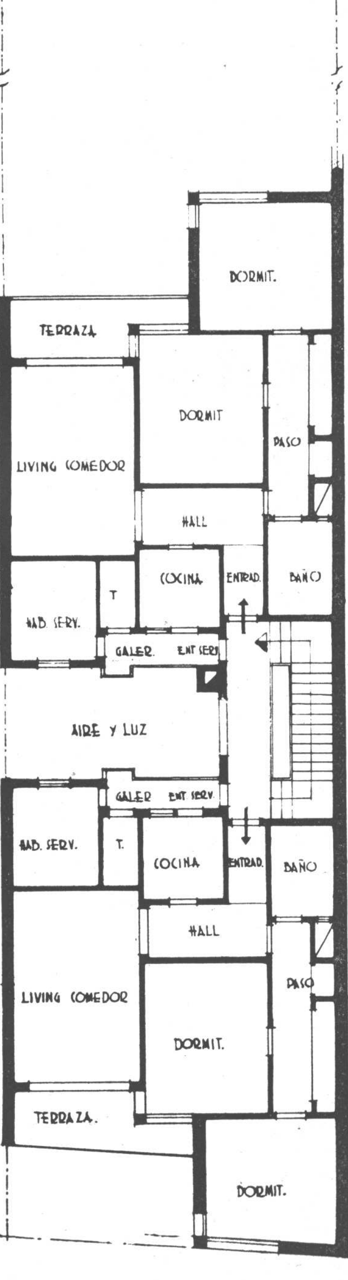
RENTA EN BELGRANO

PROYECTO DE J. MOND

Vista del contrafrente y, abajo, la entrada. En ésta, los muros han sido revestidos de madera lustrada y el cielo raso es de vidrios "Termolux" en marcos de madera pintada.

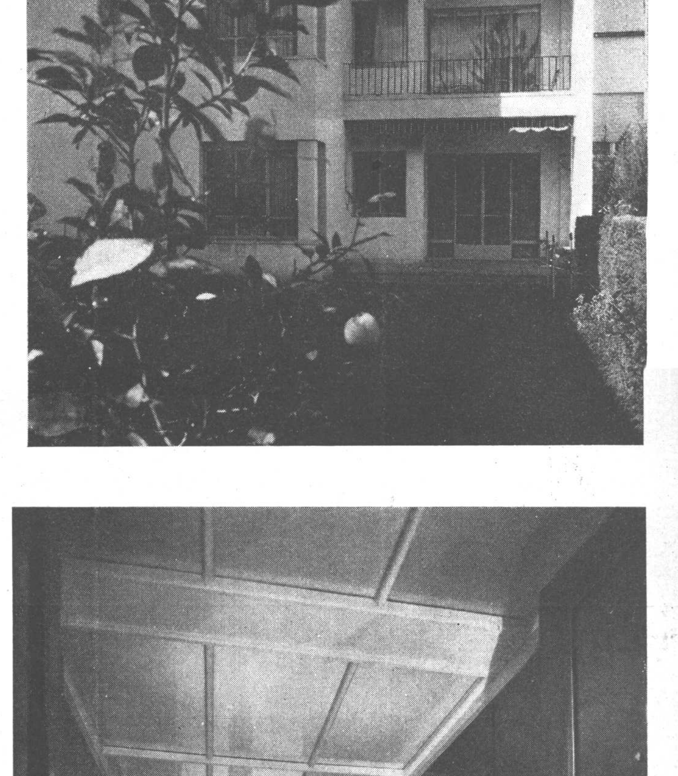


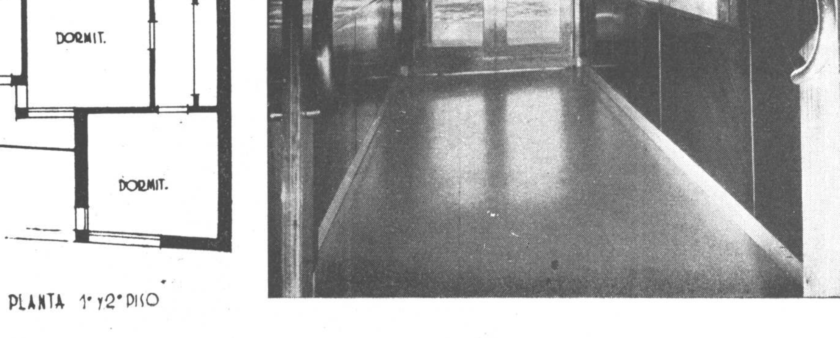
PLANTA BAJA

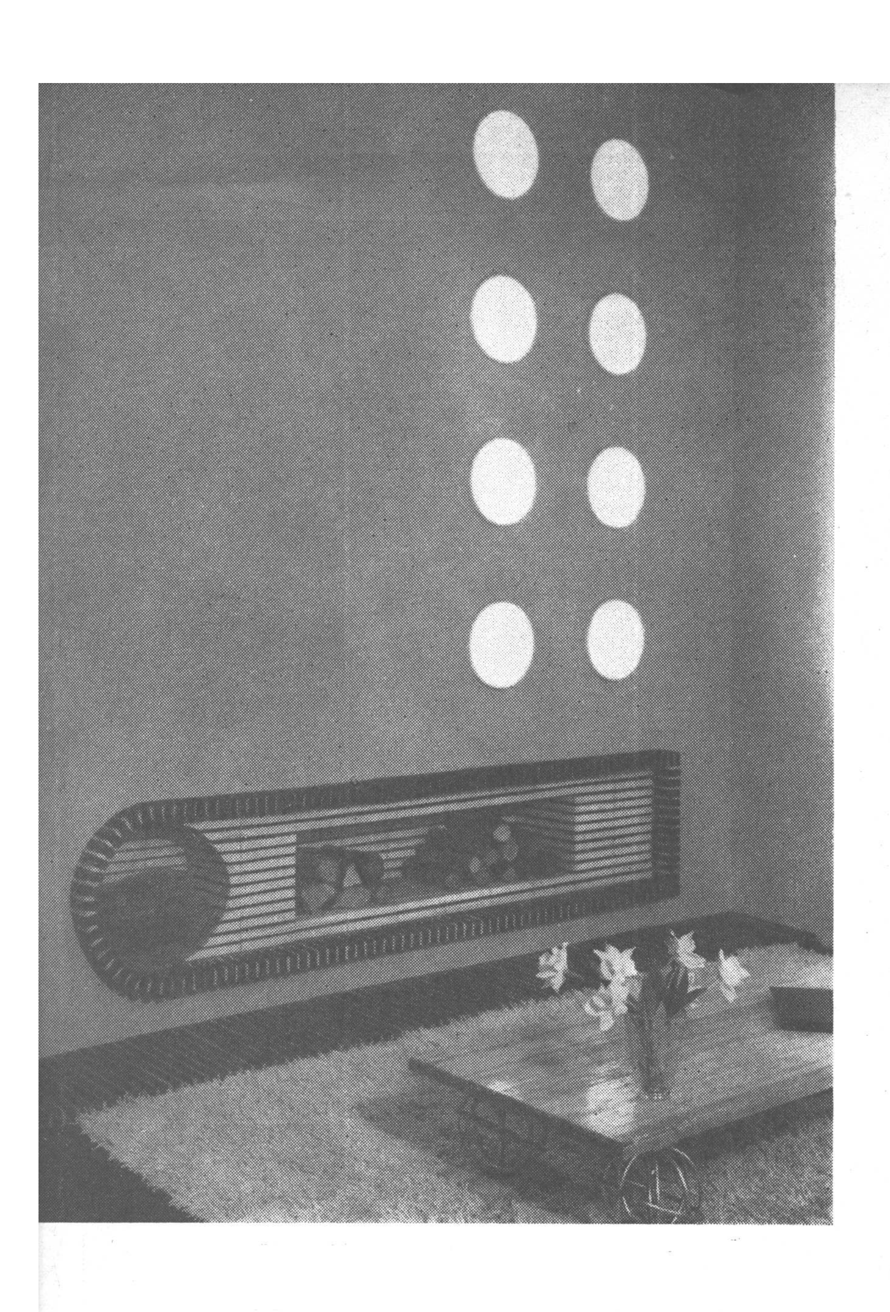




PLANTA 1° Y 2° PISO







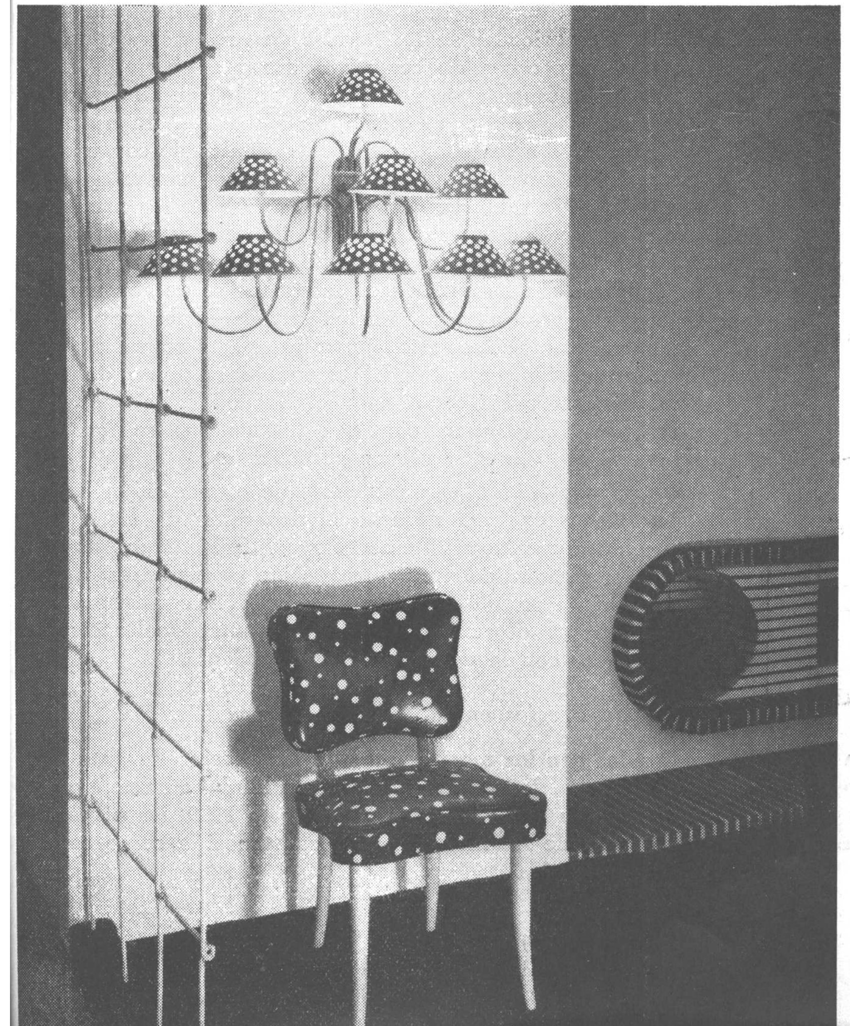
NUEVAS DECORACIONES

DE

JEAN ROYERE, PARIS

Decorar con gusto es un arte difícil. Pero hacer trabajos de decoración en plena guerra y en plena ocupación enemiga, es el "tour de force", que ha realizado nuestro estimado colaborador Jean Royere, cuyos trabajos, que venimos publicando, gozan de fama mundial.

Las obras de Royere tienen una característica que las distingue: sus decoraciones son modernas en lo fundamental: muebles cómodos, livianos, eficientes; iluminación adecuada; materiales susceptibles de un uso generoso. Pero ha sabido superar la frialdad frecuente de los interiores en que el funcionalismo es una jactancia, además de ser una virtud. Diríamos que todos los



interiores de Royere tienen un toque femenino, que suaviza las líneas, atrae y seduce.

Las cuatro fotografías que publicamos en estas dos páginas, son de un gran salón que tiene muros "verde tilo", cielo raso anaranjado y una alfombra "tete de negre" sobre la que va otra menor de lana blanca. La chimenea de trazos originales, tiene a su costado una leñera y está construída con ladrillejos negros y blancos.

Algunos de los asientos son tapizados en tejido de lana anaranjada con guarnición de piel blanca, mientras otros son de chintz azul marino con puntos blancos. Una pequeña mesa-bar a combinación, es en laca blanca y anaranjada con flores naturales esterilizadas y protegidas por un vidrio. La mesa baja es en bronce dorado y mármol.

TENDENCIAS EN LOS PRECIOS DE LOS MATERIALES

Estudio ilustrado sobre las tendencias de los precios en la post guerra actual y anterior —que proporciona una guía para las futuras posibilidades en los costos— y los peligros latentes.

Por *Lester S. Kellogg*, Jefe de la Oficina de Precios y Costos de la Oficina de Estadísticas del Trabajo, del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos.

Los costos de la construcción de casas están divididos, en partes casi iguales, entre los gastos de mano de obra en el lugar y el valor de los materiales. Aquí vamos a hablar solamente de los precios de los materiales, y especialmente de los materiales al por mayor. Los precios al detalle —es decir los que cobra el comerciante detallista al constructor— recogidos por nuestra oficina en 53 ciudades, muestran que los movimientos de esos precios son similares a los que experimentan los precios por mayor, aunque hay algunas diferencias locales, como por ejemplo en el caso en que los precios del ladrillo subieron más que los mismos precios en los hornos, cuando los detallistas tuvieron que buscarlos en sitios más distantes y pagar fletes más elevados. Los precios de los fabricantes y productores —lo que llamamos comúnmente precios al por mayor— pueden ser, pues, usados para mostrar la tendencia general en el movimiento de los precios en el país, como conjunto.

La Primera Guerra y Sus Consecuencias son una Guía para Hoy.

Tiene especial significación, como guía para hoy, cuando estamos mirando ansiosamente hacia el futuro, el progreso de los precios después del Armisticio de 1918. Los precios de los materiales de construcción aumentaron alrededor de 49 puntos de índice, equivalentes a un 92 %, en los 4 ½ años comprendidos entre Julio de 1914 y Noviembre de 1918, como puede verse en el cuadro 1. Los controles voluntarios de precios —solo parcialmente efectivos— que habían estado en vigencia durante el último año y medio de guerra, fueron suprimidos casi inmediatamente después del Armisticio y todas las restricciones en la actividad privada fueron levantadas en el término de unos días. El aumento de los precios de los materiales de construcción después del Armisticio, fué mayor y más rápido que durante la guerra y para la primavera de 1920 estaban casi 220 % por encima de los niveles de Julio de 1914. Muchos constructores de hoy, sin darse cuenta de las implicaciones graves de tales alzas de precios, aparecen diciendo, según informes: "estamos en la misma situación que la de 1920". Esto refleja una peligrosa mentalidad inflacionista.

Como prevención, debe observarse que la declinación de los precios desde el punto máximo del post Armisticio de 1920, fué tan rápida como la subida. Acompañando a esa declinación de precios, hubo un colapso de los mercados de artículos de consumo, una caída en el precio medio de la madera de 59 % entre Marzo de 1920 y Agosto de 1921 (pisos de pino amarillo de $ 160 a 91), un tremendo aumento en las quiebras comerciales, y una general desaparición de las ganancias que se habían estado haciendo hasta poco antes. El reajuste de la deflación duró solo un corto tiempo, pero fué costoso para aquellos que fueron alcanzados.

Los alquileres de casas residenciales durante la primera guerra mundial, como ha ocurrido en la segunda, fueron relativamente estables para casas no amuebladas, aumentando solamente de 5 % durante ese período de 4 ½ años. Con el fin de la guerra, la eliminación de los controles y el aumento en la demanda de viviendas, los alquileres empezaron a aumentar rápidamente y continuaron aumentando durante casi 6 años, llegando a la cima en 1924, a un nivel 75 % superior al de los niveles de pre guerra, manteniéndose muy cerca de ese nivel durante el resto del decenio. Este aumento de post guerra en los alquileres de residencias representaba en parte, simplemente, un ajuste de los alquileres a los precios de los artículos de consumo en general. El nivel de precios de artículos generales de la post guerra, se estabilizó muy por encima de los niveles de ante guerra y fué necesario un aumento en los alquileres para llevar los costos de alojamiento a la mismo relación de pre guerra, con los precios de los artículos de consumo. Se cree que el gran aumento en los precios de los materiales, que siguieron al Armisticio, tuvo un efecto retardatario en la construcción privada. El tremendo aumento de la demanda no pudo ser satisfecho con los edificios que ya existían, más la pequeña cantidad de los que se levantaban, y los alquileres siguieron aumentando.

Cuando los precios de los materiales de construcción fueron reajustados en baja durante la depresión de 1921, la construcción aumentó rápidamente y continuó aumentando a través del período de superconstrucción especulativa, que alcanzó la cima en 1927. Después de 1927 la construcción y los alquileres descendieron gradualmente, declinación que se aceleró con la depresión que siguió a 1929.

Cambios de Precios en la Segunda Guerra Mundial

Comparados con los movimientos de los precios durante la primera guerra, los de esta guerra mundial han resultado moderados. En los seis años desde Agosto 1939, los precios al por mayor de los materiales de construcción como con-

junto aumentaron 32 % y la mayor parte de este aumento fué en el precio de la madera, que subió muy rápidamente durante los primeros años, hasta 1942. Otros materiales de construcción experimentaron un aumento mucho menor, pero casi todos ellos cuestan ahora sustancialmente más que en 1939. Excepto la madera, los precios de los materiales de construcción han aumentado mucho menos en esta guerra que en la otra.

El ladrillo y las tejas, que aumentaron el 90 % entre Julio de 1914 y Agosto de 1918, subieron solo el 20 % entre Agosto de 1939 y Agosto de 1945; el cemento aumentó el 80 % en la otra guerra y el 9 % en ésta; la pintura y los materiales para pintar, el 160 % y el 31 respectivamente; el acero estructural subió el 161 % en la guerra anterior y no experimentó aumentos durante la última.

La relativa estabilidad de los precios de los materiales de construcción durante los años de la guerra, puede *ser atribuída* directamente a la excelente cooperación entre la industrial privada y el gobierno.

Los alquileres de casas durante la guerra que ha terminado, han permanecido relativamente estables, aumentando solo del 4 % en los seis años que duró el conflicto. Apesar de la presión contra la ley de alquileres por causa de la tremenda demanda de alojamientos, los mayores costos de mantenimiento y reparaciones y porque otros grupos de la comunidad han disfrutado de aumentos relativamente mayores en sus entradas que los que han podido disfrutar los propietarios, los alquileres han sido mantenidos a su nivel. Ha habido algunos aumentos disimulados en el costo del alojamiento, resultantes de haberse aplazado reparaciones necesarias, de hacerse reducciones de servicios en las casas colectivas, de realizarse reconversiones de edificios antiguos, etc. Pero apesar de ello, puede decirse que los alquileres durante la guerra han sido estables.

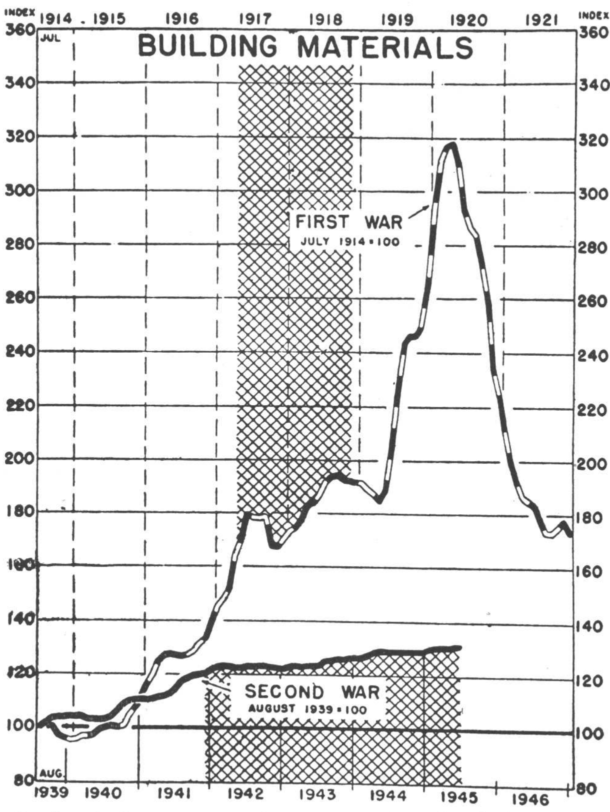
Perspectivas para los Materiales de Construcción en el próximo futuro

Ha habido informes según los cuales la construcción de post guerra destinada a alquilar, no podrá ser realizada con beneficio a los actuales costos de la construcción y a los tipos de alquiler actual. Parece probable que los alquileres de casas nuevas, particularmente las destinadas a la clase media y a la clase pudiente, tendrán que ser mayores en los próximos años.

¿Qué es lo que va a ocurrir a los precios de los materiales de construcción en el próximo futuro? Es una pregunta de un gran interés. No se puede hacer sobre ello un pronóstico con seguridad; sin embargo pueden señalarse algunos puntos importantes de nuestra actual situación y puede tentarse de subrayar su relativa significación.

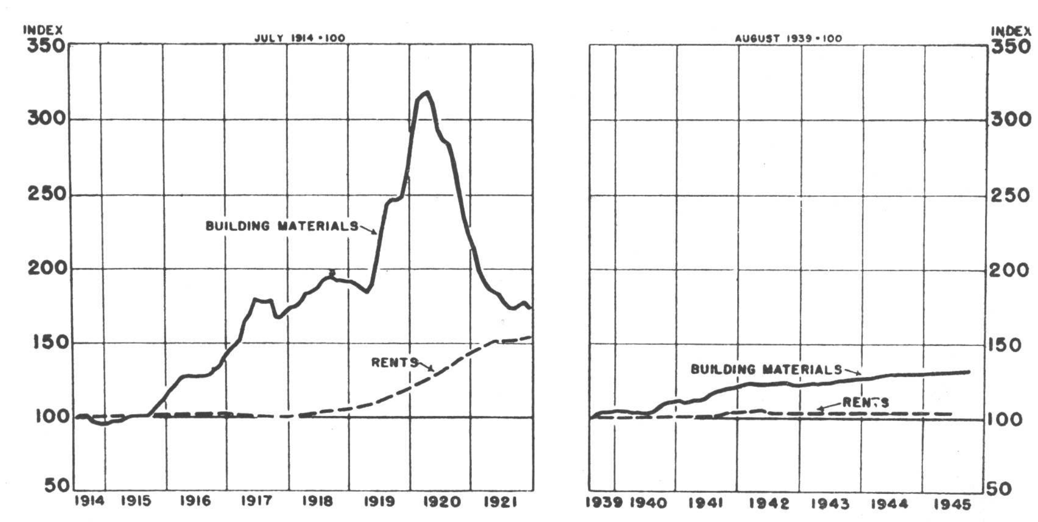
Dos supuestos básicos son importantes en el análisis: 1) que los controles de precios quedarán en general en vigencia hasta que se alcance una situación relativamente normal en los suministros; 2) que no habrá aumentos significativos en los niveles generales de precios. Estos son supuestos razonables bajo condiciones corrientes. Sobre esta base, podemos adoptar el antiguo sistema del economista y dividir los elementos de la presente situación entre los que afectan la demanda de materiales y los que afectan el suministro de materiales.

Hay una tremenda demanda insatisfecha de casas. Hay una gran cantidad de familias viviendo de a dos en una casa, las que deberán ser separadas si se pueden conseguir alojamientos a un precio razonable. El rápido licenciamiento de los hombres movilizados, aumenta la demanda. Repa-



Cuadro 1. La curva superior, muestra la variación de precios en la guerra anterior y en la post guerra. La curva de abajo, corresponde al último conflicto.

raciones retardadas, el mantenimiento en buenas condiciones de las casas existentes y un gran volumen de edificios en condiciones deficientes, aumentan la demanda de materiales. Además, muchos miles de familias están deseando tener su propia casa.
Hay recursos monetarios para hacer efectivos estos deseos. Los ahorros líquidos suman más de 150.000.000.000 de dólares, buena parte de los cuales podrían ser usados para satisfacer esas demandas si se pudieran conseguir casas en términos razonables y se mantiene la confianza en nuestro futuro económico. Mucho depende de la pronta disponibilidad de materiales de construcción y la estabilidad de los precios.
Del lado del suministro, vamos a considerar individualmente, importantes grupos de materiales.
La madera es el mayor interrogante por el momento. Los precios son un 72 % mayor que los de pre guerra, mientras que los stocks en mano de los comerciantes son muy reducidos. Hay un 10 % menos de comerciantes al detalle de madera que en 1939 y la producción es algo mayor que en la pre guerra, pero un 20 % inferior a la capacidad de producción total. Las principales dificultades para aumentar la producción de madera, puede ser resuelta con la vuelta de más trabajadores a los bosques y a los aserraderos, y mediante el aumento de suministros de equipos, especialmente de camiones y gomas. Los beneficios, en general, son altos en comparación con los de ante guerra. Del lado de los suministros, por lo tanto, habría poca razón para los aumentos de precios de la madera, si se pueden mantener los controles hasta que se haya aumentado la producción para uso civil.
Los precios de los ladrillos y las tejas, como se muestra en el cuadro 3, están un 24 % sobre los niveles de pre guerra, con una producción muy inferior a la capacidad. Un 50 % de los establecimientos que trabajaban en 1939 han sido clausurados. Hay escasez de mano de obra, estimándose que hacen falta unos 10.000 trabajadores más. Los beneficios son reducidos y pueden ocurrir aumentos de precios antes que la demanda de ladrillos y tejas sea satisfecha.
Los precios del cemento son algo menos de 10 % superiores a los de pre guerra y la capacidad de producción es adecuada. En general los beneficios en esta industria son satisfactorios y no hay mayores problemas para volver a la producción a toda capacidad. La industria está ahora trabajando a un 40 % de su capacidad total y puede aumentar su producción para hacer frente a la esperada demanda con poca dificultad.
Los precios de las pinturas preparadas han permanecido estables durante el período de guerra, aumentando solo el 7 % desde 1939. El aumento sustancial en los precios medios de los materiales para pintura, que han ocurrido durante los seis años, no se cree que puedan presionar mucho sobre los precios de las pinturas terminadas, por la rapidez con que los suministros de estos materiales se están normalizando y el gran número de productos sustitutos que se han inventado durante la guerra. El efecto de estos productos de competencia es ya observable en los precios para algunos materiales.
Para otros materiales de construcción —tablas aislantes, techados, cal, yeso— no se esperan mayores dificultades. Los precios han subido menos del 10 % en conjunto, como término medio, durante la guerra. Los beneficios son generalmente reducidos, pero al volver a la escala de la producción necesaria para afrontar la demanda civil, no habrá serias dificultades.
Los equipos de calefacción y la plomería están un 15 % más caros que antes de la guerra. Parte del equipo que se ofrece es de inferior calidad y tendrá que ser radiado. Algunos metales son todavía escasos y la mano de obra no es todavía suficiente. No hay, sin embargo, una razón para esperar un aumento sustancial en este grupo de productos, a menos que los precios suban o aumente el costo de la mano de obra.
Desde el día en que terminó la guerra, hemos presenciado la rápida eliminación de las restricciones y en el campo de la construcción se han suprimido algunos controles. Ha habido mucha discusión sobre la rapidez con que algunas de estas medidas se han tomado y sobre los posibles efectos inmediatos en la construcción civil.
La Oficina de Estadísticas del Trabajo hizo recientemente que un número de sus representantes visitara en todos los Estados Unidos a los vendedores de materiales de construcción y a los constructores de casas residenciales, para



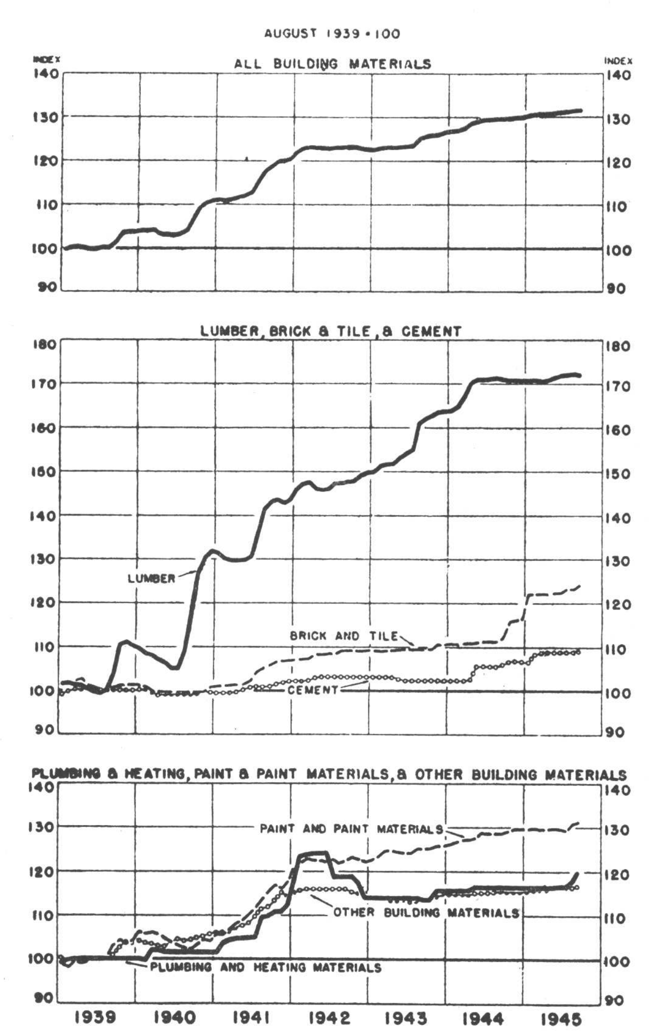
Cuadro 2. En estos dos gráficos, correspondientes a las dos guerras, las curvas de arriba muestran las fluctuaciones de los precios de los materiales, mientras que las de abajo señalan los movimientos de los alquileres.

mejor poder apreciar la situación. Estos representantes se preocuparon con especial cuidado respecto a los cuatro materiales de construcción cuyo suministro es corrientemente más ajustado —madera, ladrillos, tablas aisladoras y listones y cañerías cloacales—. Hay alguna indicación que el suministro en relación a la demanda se ha ajustado considerablemente en las últimas semanas.

El principal efecto de la situación de los suministros y de los precios topes para la madera, ha sido el de alterar grandemente los métodos de distribución. En la parte sudeste del país —donde hay numerosos aserraderos pequeños que trabajan con pino de la región— una gran parte de la madera está yendo directamente de los aserraderos a los contratistas, mientras que los que se ocupan de la venta al detalle en todo el país, están sufriendo una carencia general de stocks.

La corriente de suministros presenta algunos peligrosos estrangulamientos para la construcción. La madera para pisos es casi imposible de obtener en casi todo el país. Es difícil obtener cañerías para cloacas, excepto en las zonas donde está concentrada la mayor parte de su producción. En muchas partes del país es difícil conseguir radiadores y bañaderas. Muchos de estos materiales escasos han sufrido alzas de precios con la autorización gubernamental, pero cuando nosotros realizamos la investigación, aún no se había notado un aumento de los stocks en manos de los distribuidores.

Hay una creencia general en todo el país, de que pasarán de seis meses a un año antes que la construcción pueda normalizarse parcialmente, debido principalmente a la escasez de madera de la calidad y en las cantidades necesarias para la construcción, y a la falta de mano de obra común para producir cosas tales como ladrillos y cañerías cloacales. Hemos encontrado también que mucha gente duda de que se conseguirá mano de obra en suficiente cantidad en el próximo futuro. Mucha gente cree que millones de soldados se tomarán unas vacaciones antes de reasumir sus labores. La recuperación de la industria constructiva es esperada para más pronto en el sudeste, que es la fuente de aprovisionamiento de cerca de la mitad de las maderas blandas y de los dos tercios de las cañerías cloacales. Estos son materiales en los que los costos de flete son de importancia, factor que puede ser ventajoso para los constructores que desean los materiales cerca del sitio de construcción.



Cuadro 3. El gráfico de arriba señala la elevación de precios de los materiales de construcción, en conjunto, durante esta guerra; el segundo, muestra las fluctuaciones del precio de la madera (curva superior) con las de los ladrillos y tejas y con el cemento; el gráfico de abajo describe las fluctuaciones de los precios de la pintura y materiales para prepararla, de otros materiales de construcción y de los materiales de plomería y calefacción.

Algunas conclusiones

Tomando todos estos factores en conjunto, ¿a qué conclusiones puede llegarse*. A mí me parece que hay un grave peligro de repetir la desastrosa experiencia de comienzos de 1920, a menos que se asegure la continuidad de la cooperación para asegurar mayor producción, mientras se mantienen los precios en el nivel actual. En este momento, nosotros tenemos los mismos elementos de peligro que influyeron en la post guerra anterior, pero en forma magnificada: mucho dinero ahorrado en efectivo y bonos, una tremenda demanda de alojamiento y por lo tanto de mariales, y una escasez de esos mismos materiales. Además la psicología general del pueblo está tendiendo hacia la inflación.

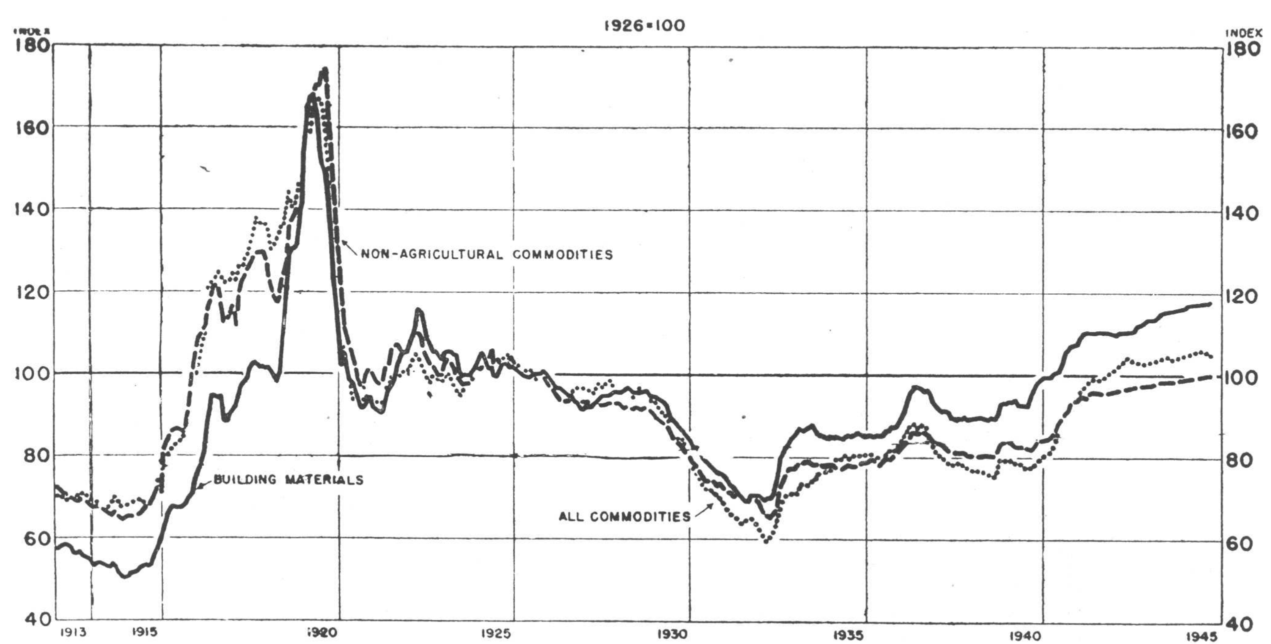
Por otra parte, sin embargo, hay importantes factores favorables. Afortunadamente estamos en una época del año en que la construcción en la parte norte del país, que es

la más poblada, usualmente declina. Por ello la demanda de los materiales de construcción durante el invierno va a estar a un nivel bajo, en relación con la necesidad de otras cosas para la casa. Es de esperar, por ello, que cuando comience la primavera, cuando de nuevo se acentúe la demanda de materiales de construcción, algunos de los problemas físicos de la reconversión en la manufactura de los materiales de construcción, habrán sido resueltos y se habrán dado grandes pasos para aumentar los stocks, de manera de poder afrontar la demanda mayor en la estación favorable.

Los precios de los materiales de construcción en general, no están en desacuerdo con los precios de otras mercaderías, como se ve en el cuadro Nº 4. En los últimos treinta años los precios de los materiales de construcción se han movido al mismo ritmo que los de los artículos no agrícolas, y no ha habido serias divergencias en las fluctuaciones durante la última guerra. Esta generalización no se

Durante los próximos seis meses o un año, suponiendo que se mantenga el control de los precios y que no se produzca un alza general en el costo de la vida, es de esperar que los precios de los materiales de construcción irán elevándose poco a poco. Esto puede ocurrir a través de una estabilización o declinación de los precios de algunos materiales, (por ejemplo, madera), contrarrestado por el aumento de otros materiales para los cuales se necesite un incentivo para aumentar la producción (por ejemplo, ladrillos).

De todos los campos, las compras de propiedades y de acciones, ofrecen las más grandes posibilidades para una inflación desbocada. Las presiones en estas zonas son siempre muy grandes. La demanda de nuevas casas no será ni puede ser satisfecha durante varios años, mientras que en otras actividades las diferencias que hay entre la oferta y la demanda pueden ser resueltas en un tiempo relativamente breve, si la producción empieza a marchar en forma relativamente normal.



Cuadro 4. Las curvas indican las fluctuaciones de los artículos de consumo no agrícola, de los costos de la vida en general y de los materiales de construcción. Se ve que las fluctuaciones son paralelas, lo que indicaría una cierta facilidad en el ajuste futuro.

aplica por igual a todos los materiales. El reajuste de los precios de los materiales de construcción, en general, con los precios de otras mercaderías, no es, por lo tanto, un problema, aunque los precios de algunos materiales en particular deberán ser reajustados. Este problema es importante para la madera que ha aumentado su precio en ¾ desde 1939, mucho más que los aumentos en casi todos los otros materiales. Desde que la madera representa una parte importante de los costos de los materiales para una casa de tipo medio, tal discrepancia de precios puede tener efectos importantes en la industria de la construcción. Puede esperarse una tendencia de usar productos de mampostería para las paredes exteriores y de tablas aisladoras y materiales semejantes para las paredes interiores, si la discrepancia de precios continúa. Es razonable esperar, sin embargo, que el reajuste se va a ir realizando mediante una reducción en los precios de la madera y un aumento de los otros precios, aunque es posible que ello no suceda inmediatamente.

La especulación y el ajustado mercado de alquileres durante los últimos años, han llevado los precios de venta de casas viejas muy por encima de sus valores reales. Una continuación de esta tendencia o su extensión a zonas del país que todavía no la han sufrido, continuando las presiones especulativas en los mercados de acciones, o un mayor desarrollo de las tendencias inflatorias en la compra de artículos de consumo, pueden derrotar nuestras presentes esperanzas de alcanzar un equilibrio en el campo de la vivienda, y pueden eventualmente representar la pérdida de todos los ahorros de millones de familias, cuyas inversiones serán perdidas en el trágico colapso que siempre viene después de un período de prosperidad excesivo, de carácter especulativo, en el mercado de la vivienda. Seguramente el recuerdo de los comienzos del 30, estimularía el necesario ajuste de nuestra política para evitar tal calamidad.

Por cortesía de "The Architectural Record"

BIRKENHEAD: UN NUEVO PLAN...

(Viene de la pág. 42).

ra que los habitantes de la otra orilla se decidieran a cruzar el río en sus horas de esparcimiento. El proyecto también incluye la construcción de un centro académico, un centro teatral y de diversiones, un centro de compras que responda a la importancia de la ciudad, escuelas, hospitales, centros deportivos, baños públicos, terminales de ómnibus, etc., a fin de responder adecuadamente a las crecientes necesidades de la población. Las soluciones sugeridas, por otra parte, se cumplirían a largo plazo, aunque muchas de las obras podrían realizarse inmediatamente. Los autores del proyecto proponen para el cumplimiento del plan un término de cuarenta años, y en la forma que el mismo ha sido estudiado puede decirse que nada se ha dejado al azar y que todas las obras son perfectamente viables y en todo caso indispensables para el progreso edilicio para la importante ciudad industrial que es Birkenhead.

Resumiendo, el proyecto contiene estudios completos para la instalación en Birkenhead de un gran hotel frente al río, para alojar a los pasajeros que se embarquen o que desembarquen de los buques que zarpen o lleguen a sus muelles.

En los barrios residenciales faltan espacios abiertos y de recreo. A fin de obviar el inconveniente, el programa establece la creación de una serie de ellos, los que convenientemente distribuídos permitirán a los niños del barrio entregarse a sus juegos bajo la vigilancia de las madres.

EL TRAZADO DE CIUDADES

(Viene de la pág. 55)

La idea vial de la autorruta o "parkway" abrió un nuevo horizonte al problema de los accesos a las ciudades y, en algunas grandes metrópolis como Nueva York, fué llevada hasta las proximidades del propio corazón urbano; pero este tipo de vía tratado decorativamente con cruces y desniveles muchas veces forzados, no es el más indicado para resolver la estructura urbana, que requiere más bien grandes avenidas rectas sin obstáculos visuales y con amplias superficies de tránsito. El proyecto para Saint Die de Le Corbusier, amalgama oportunamente los dos tipos viales: la autorruta parkway —la gran avenida urbana— y la calle de la ciudad jardín, desarrollando cada tipo en su lugar correspondiente.

Luego de su sostenida diatriba contra la ciudad jardín horizontal, vemos a Le Corbusier justificando la de Saint Die, a la que trata sin embargo como una red de "rues-corridor" flanqueadas por hileras de casas individuales y no en forma de unidades vecinales rodeadas por calles de tránsito ligero.

La ciudad jardín norteamericana típica, ya se dijo, es Radburn, en lo que respecta al concepto general; pero en cuanto al trazado viario, son dignos de figurar en una misma clase, los Greenbelts, uno de los cuales, *Greenhills*, es un anticipo de una nueva forma de trazado flexible, pintoresco a la vez que orgánico; este nuevo trazado va a tener eco en la villa de *Norris*, en el valle del Tennessee

En los planos nunca llevados a cabo de *Willow Run* ciudad residencial para obreros de esta gigantesca fábrica de superfortalezas volantes, varias firmas de arquitectos desarrollaron un trazado viario que es todo un compendio sintético de la técnica vial urbana moderna; esos planos han influído evidentemente en la ciudad atómica, *Oak Ridge*, levantada en los Estados Unidos y en los de las futuras ciudades inglesas como *Chipping Ongar*, donde también se hace gala de cuanto recurso permite el cul-de-sac, la calle en zig-zag, los "crescents" o calles en forma de media luna y los "precincts"; la clasificación del tránsito vehicular es perfecto, así como es notoria la individualización de las unidades vecinales, gracias a la red vial.

Como vemos, el trazado de calles ha involucrado la estructura urbana misma; toda vez que ha debido

(Sigue en la pág. 52)

GUIA PROFESIONAL

AMIANTO	EMPRESA DE CONSTRUCCIONES "OETTEL" CORRIENTES 4634 U. T. 79. Gómez 6153	**S. GIROLA** FUNDICION BRONCERIAS ESCULTURAS ARTISTICAS ★ Rodr. PEÑA 280 - Bs. As. - U.T. 37-0434	MARMOLERIA
amianto AISLACIONES DE VAPOR EN GENERAL MARCA REGISTRADA **Termotécnica Argentina** (José Tomassini) RIVADAVIA 755 U. T. 34-1734	MOBLAJES Y DECORACIONES	**RODOLFO RAPETTI** Ex Empleado de la Casa Thenée Hierros forjados - Cobres a mano - Cerámicas de Estilo - Arañas - Faroles - Lámparas - Herrajes para bargueñ y chimeneas TALLER EN LA CASA CARLOS PELLEGRINI 748 U.T. 41-4612 - Bs. Aires	**MARMOLES** **Erminio Celsi & Cía.** R. de Janeiro 631 esq. Díaz Vélez U. T. 60, Caballito 1840 Buenos Aires
CALEFACCION	**Angel di Baja** Decoraciones de interiores Tapicería Bustamante 884 U. T. 79, Gómez 4295	INSTALACIONES DE GAS	MOSAICOS
D. Fortunato & Cía. INSTALACIONES DE CALEFACCION en todos los Sistemas y Anexos Instalaciones de quemar petróleo QUESADA 2670 — U. T. 70-5024 BUENOS AIRES	**CASA RIZZA** CARPINTERIA MOBILIARIOS DECORACIONES INSTALACIONES 47, Cuyo 4960 CASTELLI 135	**Cía. Arg. Instal-Gas** S. R. L. (CAP. $ 20.000) Matr. Gas de L. E. y Munic. COC. CALEF. RAD. ETC. Exp. y Venta B. MITRE 2664 Dep. A. THOMAS 784 T. A. 54 - 8561	MOSAICOS REVESTIMIENTOS Y ESCALERA **V. MOLTRASIO e HIJOS** S. R. L. - Cap. $ 200.000 Exp. y venta: FED. LACROZE 3335 U. T. 54. Darwin 1868 Buenos Aires
CALEFONES	HERRAJES PARA OBRAS	LADRILLOS	PINTURAS
HURI Supercalefones y Cocinas a Gas Seguros - Sólidos - Económicos Exposición y Ventas: SARMIENTO 2745 U. T. 47, Cuyo 4353	HERRAJES PARA OBRAS MODERNOS Y DE ESTILO **CARLOS R. FORNI** Av. Pte. R. S. PEÑA 1146 • 35-7724	SUCESION DE **FRANCISCO CTIBOR** FABRICA DE LADRILLOS Ringuelet F.C.S. - U. T. 890, La Plata Escritorio: Avda. de Mayo 878 U. T. 34, Defensa 8580 LADRILLOS MACIZOS F. C. aprobados por la Dir de las O. S. de la Nación HUECOS PATENTADOS para entrepisos azoteas, chimeneas, bebederos, etc.	**B. BAYON** EMPRESA DE PINTURA Para Trabajos de Calidad Escritorio y Depósito ESTADOS UNIDOS 324/6 U. T 34 - 2083
CONSTRUCTORES	HIERRO FORJADO COBRES A MANO Y BRONCERIA ARTISTICA	MAQUETTES	VITRAUX
Luis V. Migone ING. CIVIL EMPRESA CONSTRUCTORA Arenales 2428 U. T. 44 - 9119	**BELLANI y CIA.** CREACIONES FABRICANTES-IMPORTADORES HIERROS ARTISTICOS ARAÑAS-FAROLES-CANDELABROS LAMPARAS-CONSOLAS-CHIMENEAS REJAS-HERRAJES-APLIQUES BRONCES, COBRE BAT. CERAMICAS DIAZ VELEZ 3473 - U.T. 62-2879	**MAQUETTES** CUALQUIER CATEGORIA **HANS E. JORGENSEN** Victoria 676 - U. T. 34-5207	**CASANOVA Hnos.** Vitraux D'Art En todos los estilos Av. FOREST 731-33 U. T. 54, Darwin 8050


SUAVES y FRESCAS BRISAS
CON UN
VENTILADOR
ELECTRICO
Viva comodamente
con la ayuda de los
APARATOS ELECTRO-DOMESTICOS
CIAE
CIA. ITALO ARGENTINA DE ELECTRICIDAD
SAN JOSE 180
U. T. 37 - RIVADAVIA 4461

EL TRAZADO DE CIUDADES

(Viene de la pág. 48)

crearse una nueva ciudad o remodelar una existente, el primer trabajo ha consistido en trazar su trama viaria. Lo importante es comprender bien que no por ser el trazado de calles el fundamento material de la ciudad, el urbanismo o planeamiento urbano se reduce a esa única preocupación; a menos que se interprete a la calle urbana en su verdadera función, no podrá captarse la vital importancia del trazado de una ciudad. Es la trama viaria la que determina la organización comunal, más que nunca ahora en la era motorizada. La *"rue-corridor"* ha demostrado su impotencia para cumplir la función social y económica que le exige nuestra época; la calle desarrollada en las ciudades jardín ha hecho vislumbrar en cambio sus grandes posibilidades urbanizantes. No quiere decir esto que una deshaucie a la otra, pues muy bien puede subsistir la primera en las grandes composiciones arquitectónicas, sobre todo en los centros cívicos y comerciales donde se justifica y hasta resulta aconsejable la calle flanqueada por fachadas, pero eso si reservadas a la escala del peatón y en ese aspecto únicamente puede sobrevivir.

Como en el caso de las discusiones sobre el trazado curvilíneo o rectilíneo, la controversia entre la calle corredor y la calle que llamaríamos orgánica, no tiene razón de ser si se plantea como simple alternativa dogmática; cada una en su oportunidad, *luego de un concienzudo estudio para elegir esa oportunidad,* debe ser la norma urbanística válida; los demás son juegos dialécticos. Hasta el mismo Le Corbusier, el más implacable demoledor de la "rue-corridor" y de la ciudad jardín horizontal, sabe ponerse a tono con la realidad y la oportunidad urbanística, como lo demuestra su último trabajo de esa índole, el proyecto de reconstrucción de Saint Die; ello constituye toda una lección de flexibilidad mental ,sin que pueda confundírsela con un falso eclecticismo de conveniencia.

Elija el que

necesite

para su proyecto de instalación eléctrica, pero al hacerlo recuerde que el caño, una vez colocado en obra, deberá sufrir solicitaciones de trabajo que, tanto en las de mampostería, como en las de hormigón armado, requerirán características, que sólo los del tipo liviano "SILBERT" o semipesado "SILBERTMOP" pueden satisfacer y dentro de esos dos tipos hallará en cualquier casa del ramo, responsable, y en toda la extensión del país, el diámetro necesario, desde 1/2" hasta 2" y en espesores desde 1 mm. hasta 2,25 mm.

Pero no olvide de comprobar que cada uno de los caños lleve el óvalo plateado "SILBERT" o el dorado "SILBERTMOP".





FABRICA ARGENTINA DE CAÑOS DE ACERO
E INDUSTRIAS ELECTRO METALURGICAS

MAURICIO SILBERT S.A.

37 AÑOS DE LABOR INDUSTRIAL, PRESTIGIAN SUS PRODUCTOS

nervio